

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav českých dějin

Bakalářská práce

Berenika Čejková

Fenomén československého autostopu v 60. letech 20. století

The phenomenon of Czechoslovak hitchhiking in the 1960s

Praha 2021

Vedoucí práce: doc. PhDr. Jan Randák, Ph. D

Poděkování

Ráda bych poděkovala doc. PhDr. Janu Randákovi, Ph. D. za vedení bakalářské práce, za pomoc s výběrem tématu, za trpělivost, řadu tipů, připomínek a rad, které mi poskytl. Dále bych ráda poděkovala panu Zdeňkovi Thomovi za poskytnuté materiály a spolupráci, bez které by tato práce nikdy neměla takový obsah, jaký má. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat kolegovi Bc. Michalu Karasovi za jeho cenné připomínky a ochotu mi pomoci.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu, a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne 8.8.2021

.....

Berenika Čejková

Abstrakt

Bakalářská práce se zabývá fenoménem československého autostopu v 60. letech 20. století. Představuje jej jakožto dobový globální jev, přičemž se zaměřuje na jeho „českou verzi“. V práci se autorka snaží odpovědět na otázky jaký byl jeho charakter, aktéři, podoby, problémy a jaké podmínky umožnily jeho masový rozvoj v tomto období. Zároveň je blíže představena otázka postavení mládeže coby hlavního aktéra autostopu a její vztah k Československému svazu mládeže. Na příkladu neúspěšné akce organizovaného autostopu jsou v práci představeny nedostatky této organizace. Text je rozdělen do deseti hlavních kapitol. Nejprve je představena definice pojmu autostop. Následně je autostop zasazen do dobového kontextu. V další kapitole je přiblíženo téma médií 60. let, jež byla pro práci hlavním zdrojem. Následuje popis průběhu autostopu a jeho různých podob řazených dle motivace k tomuto způsobu cestování. Samostatná část je věnována rovněž organizovanému autostopu, příčinám, jež k němu vedly, průběhu a jeho nepovedenému konci. Poslední kapitola se zabývá pozicí autostopu v závěru 60. let a nástinem jeho osudů v dalším období.

Klíčová slova

Autostop, organizovaný autostop, cestování, turistika, volný čas, 60. léta, mládež, socialismus

Abstract

The bachelor's thesis deals with the phenomenon of Czechoslovak hitchhiking in the 1960s. It presents it as a contemporary global phenomenon, focusing on its "Czech version". In the work, the author tries to answer questions about what was its character, actors, forms, problems and what conditions enabled its mass development in this period. At the same time, the question of the position of young people as the main actors of hitchhiking and its relationship to the Czechoslovak Youth Union is presented in more detail. Based on the example of an unsuccessful event of organized hitchhiking, the work presents the shortcomings of this organization. The text is divided into eight main chapters. First, the definition of the term hitchhiking is introduced. Subsequently, hitchhiking is set in a contemporary context. The next chapter deals with the topic of 1960s media, which was the main source for the work. The following is a description of the course of hitchhiking and its various forms, which are arranged according to the motivation for this way of traveling. A separate part is also devoted to organized hitchhiking, the causes that led to it, the course and its failed end. The last chapter deals with the position of hitchhiking in the late 60's and an outline of its fate in the next period.

Key words

Hitchhiking, organized hitchhiking, traveling, tourism, free time, 1960s, youth, socialism

Obsah

1. Úvod.....	8
1.1 Představení tématu a cíle práce.....	8
1.2 Struktura práce.....	10
1.3 Dosavadní stav bádání a pramenná základna.....	11
1.4 Koncepční inspirace a východiska.....	14
2. Definice a představení autostopu.....	16
3. Autostop a média.....	18
3.1 Tištěná média a šedesátá léta.....	18
3.2 Autostop v tištěných médiích.....	20
4. Stručná historie autostopu do šedesátých let.....	24
5. Šedesátá léta a autostop.....	29
5.1 Šedesátá léta.....	29
5.2 Šedesátá léta a volný čas.....	34
5.3 Československý turismus v šedesátých letech.....	37
6. Jak probíhal autostop?.....	40
6.1 Kdy?.....	40
6.2 Co s sebou a co na sebe?.....	41
6.3 Jak a kde zastavit vůz?.....	45
6.4 Jaký by měl stopař být?.....	49
6.5 Kde složit hlavu?.....	51
7. Mládež jako hlavní aktér autostopu.....	53
7.1 Generační střet a životní úroveň mladých lidí jako motiv pro autostop?.....	53
7.1.1 Generační střet v západním světě.....	54
7.1.2 Generační střet v Československu.....	56
7.1.3 Mladí lidé a rodiče.....	57
7.1.4 Mladí lidé, establishment a jeho organizace.....	59
7.1.5 Životní podmínky mladých lidí.....	65
7.1.6 Proč tedy autostop?.....	66
8. Podoby autostopu.....	68
8.1 Užitý autostop.....	68
8.2 Čistý autostop.....	72
9. Organizovaný autostop.....	76
9.1 Problémy a příčiny vedoucí k organizovanému autostopu.....	76

9.2	Polský autostop jako vzor československému autostopu.....	80
9.3	Počátky československého organizovaného autostopu a jeho charakter.....	81
9.4	Úspěšnost prvního ročníku organizovaného autostopu a jeho nedostatky.....	84
9.5	Další dva ročníky organizovaného autostopu a jeho ukončení.....	88
9.6	Příčiny československého organizovaného nezdaru.....	90
10.	Konec autostopu? Závěr šedesátých let.....	95
11.	Závěr.....	99
12.	Seznam archivních pramenů, literatury a internetových zdrojů.....	101
12.1	Archivní prameny.....	101
12.2	Periodika.....	101
12.3	Literatura.....	102
12.3.1	Dobová literatura a beletrie.....	102
12.3.2	Odborná literatura a články.....	102
12.4	Filmové a televizní prameny.....	104
12.5	Internetové zdroje.....	104
13.	Obrazová příloha.....	105
13.1	Seznam obrazové přílohy.....	105

1. Úvod

1.1 Představení tématu a cíle práce

Autostop je nejčastěji spojován se zdánlivě jednoduchou činností – stopař, tedy ten, kdo provozuje autostop, se postaví na kraj vozovky a máváním ruky se snaží zastavit kolem projíždějící automobily, aby využil ochoty řidiče vozu a mohl se svézt. Pokud vozidlo zastaví, má stopař důvod k radosti. Následně si oba aktéři sdělí, kam mají namířeno a domluví se, jakým směrem společně pojedou. Vyličený postup při provozování autostopu zůstává po celou dobu tohoto způsobu cestování stejný. Mění se však jeho okolnosti, tedy doba, aktéři i vnímání autostopu v rámci společnosti.

Jedním z hlavních cílů předkládané práce je představit jeden z dosud přehlížených fenoménů československých 60. let – autostop. Ač se snažím pojmut tento jev jako charakteristický pro celé Československo, více se zaměřuji na české prostředí, neboť k tomu se mi podařilo získat přístup k většímu množství pramenů. To, že právě sledovaná 60. léta jsou jednoznačně vrcholnou érou tohoto jevu, dokazuje nejen veliký zájem o toto téma v médiích a obecně spojování autostopu s mládeží a jejím tehdejším životním stylem, ale také akce ze strany Československého svazu mládeže (ČSM), jenž se pokusil zavést autostop organizovaný. Šedesátá léta jsou dobou, kdy se plně rozvinuly podmínky pro rozvoj tohoto fenoménu – během práce budou tyto podmínky postupně představeny.

V návaznosti na pohled Václava Hraběte¹ rozlišuji ve svém výzkumu dva druhy autostopu – užitý a čistý.² Užitý autostop lze chápat jako situaci, kdy aktéři volí tento způsob dopravy čistě účelově pro jeho rychlost a finanční nenáročnost. Oproti tomu čistý autostop je více již zmíněným životním stylem, touhou po svobodě a nesvázanosti, koníčkem a způsobem dlouhodobějšího „motorizovaného“ putování. Na rozdíl od toho užitého je pro něj charakteristické spojení s mladou generací, podobně jako tomu bylo v tomto období např. s trampingem.³ Stejně jako tramping byl i autostop pro mladou generaci oblíbeným způsobem trávení nově nabytého volného času.

Volný čas a jeho vhodné naplnění bylo diskutovaným tématem na stranických schůzích už na přelomu 50. a 60. let. Ačkoliv se pohled na požadovaný způsob trávení času

1 Václav Hrabě (1940–1965) byl talentovaným básníkem a spisovatelem zastupujícím v českém prostředí tzv. beatnickou generaci. Mezi jeho nejznámější díla patří básnická sbírka *Blues pro bláznivou holku* či povídka *Horečka*. Většina jeho děl byla vydána až po jeho tragické a předčasné smrti. Roku 1964 se vydal na cestu autostopem, o čemž napsal reportáž (viz níže), kterou pak publikoval v časopise *Tvář* (č. 9–10) roku 1964.

2 Václav HRABĚ, *Cestou NE cestou*, in: *Prvně byl přijat na milost džez, pak byl rehabilitován tramping*, Avalon, Praha 2005, s. 4

3 Autostop bylo jedno z hesel spojovaných s mladou generací – viz Jan ŠIMÁNEŠ, *Děti a společenské organizace*, Rudé právo, roč. 46–47 (1966), č. 281, s. 3

na konci 60. let proměnil, snaha o dohled nad volným časem mladé generace nadále přetrvávala. Zájem o mladou generaci ze strany vládních míst není nijak překvapivý, jelikož se v očích tehdejší ideologie jednalo o pokračovatele v budování socialismu a příští generace komunismu s jeho vizí „šťastného věku“. Vliv na jejich formování pokládala tedy strana za velmi důležité.

Tramping ani autostop ovšem nesplňovaly kritéria vhodného trávení volného času tím, že se jednalo o činnosti zcela mimo působení organizace ČSM, tedy mimo dohled strany. Kromě toho se jednalo o masově rozvinuté fenomény, které bylo kvůli rozsáhlosti a neorganizovanosti obtížné kontrolovat. Strana si této skutečnosti byla vědoma. Právě neorganizovanost byla jedním z hlavních důvodů, proč byl zaveden organizovaný autostop. Ostatně podobně jako došlo v průběhu 60. let ke snaze podchytit tramping.⁴ Na rozdíl od okolních zemí ale byla u nás organizovaná forma autostopu záhy ukončena. Domnívám se, že by mohl fakt nepovedeného organizovaného autostopu sloužit jako příklad nefunkčnosti a rigidnosti organizace ČSM, jež zejména na konci 60. let zažívala krizi. Neúčast mladých lidí na této akci by mohla být dokladem nezájmu o aktivity ČSM a může dosvědčovat napjatý vztah mezi mladou generací a ČSM či přímo vedoucí komunistickou stranou. Často se jako takový příklad uvádí události na Strahově z roku 1967. Domnívám se, že nepovedený organizovaný autostop může být rovněž dobrým ilustračním příkladem z ranějšího období. Zároveň tento neúspěch potvrzuje oblíbenost autostopu v jeho neorganizované podobě, a tudíž dokládá liberalizační nálady ve společnosti.

Zatímco trampingu se v poslední době dostalo badatelské pozornosti⁵, o autostop doposud nebyl na českém badatelském poli projeven prakticky žádný zájem, a to i přesto, že byl důležitou součástí života mladé generace v 60. letech a stal se hojně diskutovaným celospolečenským tématem. Přitom nelze opomenout fakt, že obdobný boom zažil i v dalších zemích východního bloku. Československý autostop je srovnatelný zejména s polským s tím, že v polském prostředí se již dočkal badatelské pozornosti. Věnování se československému autostopu by mohlo přispět k postupnému vytváření obrazu tohoto fenoménu ve východním bloku a rovněž přispět k pochopení životního stylu a zájmů tehdejší mladé generace.

4 Jan KRŠKO – Jan MAREŠ – Jan POHUNEK – Jan RANDÁK – Jan ŠPRINGL, *Putování za obzor. Tramping v české společnosti 1918–1989*, NLN, Praha 2020

5 Za zmínku stojí dvě nedávno vzniklé publikace – J. KRŠKO – J. MAREŠ – J. POHUNEK – J. RANDÁK – J. ŠPRINGL, *Český tramping v časech formování a rozmachu*, Academia, Praha 2019 aj. J. KRŠKO – J. MAREŠ – J. POHUNEK – J. RANDÁK – J. ŠPRINGL, *Putování za obzor. Tramping v české společnosti 1918–1989*, NLN, Praha 2020

Z badatelského hlediska se autostop nabízí antropologicky a sociologicky koncipovaným výzkumům, které si kladou za cíl zmapovat tento fenomén a současně zjistit příčiny jeho postupného úpadku.⁶ K pochopení současného stavu autostopu se autoři těchto prací často snaží představit i historii autostopu. Neexistence tematicky relevantní odborné historické práce ovšem komplikuje takovýto výzkum. Kupříkladu autorka bakalářské práce *Fenomén autostopu v antropologické perspektivě*⁷ se musela uchýlit k popisování minulosti zahraničního autostopu. Popisování autostopu pro ni nebylo jednoduchým úkolem - „jelikož existuje jen velmi malý počet relevantní odborné literatury, která by se autostopem jako takovým zabývala, a ještě méně té, která by popisovala historii. V českém prostředí neexistuje na toto téma publikace žádná, proto bohužel historii autostopu v České republice (respektive v Československu) ve své práci vynechám i já.“⁸

Dalším cílem mé práce je proto vyplnit očividnou badatelskou mezeru a přispět k utváření obrazu společnosti, života mládeže a trávení volného času. Práce může sloužit jako zdroj pro jiné antropologické a sociologické studie a články, které se budou historie československého autostopu dotýkat.

1.2 Struktura práce

Práce je rozdělena do několika kapitol a podkapitol, jež postupují od obecnějšího dobového kontextu ke konkrétnímu tématu autostopu a jeho dílčím aspektům. První část *Definice a představení autostopu* seznamuje se samotným pojmem autostop a s proměnou jeho vnímání v období 60. let. Pro lepší pochopení celkové charakteristiky práce, která z dobových médií vychází, následuje kapitola *Autostop a média* zabývající se popisem stavu a rolí médií ve sledovaném období. Další část *Stručná historie autostopu do šedesátých let* postihuje vývoj autostopu od počátku 20. století do 60. let v zahraničním i českém prostředí. Kapitola *Šedesátá léta a autostop* mapuje období této dekády ve snaze vyzdvihnout podmínky a životní styl, jež umožnily dobový vzestup autostopu. Jedná se zejména o postupný růst životní úrovně, stav dopravní infrastruktury, společenskou liberalizaci, vznik

6 V anglickém prostředí např. Graeme S. CHESTERS – David M. SMITH, *The Neglected art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability*, Sociological Research Online 6/3, 2001 dostupné z [The Neglected Art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability](https://www.scribd.com/document/444444444/The-Neglected-Art-of-Hitchhiking-Risk-Trust-and-Sustainability), ke dni 4. 2. 2021 či Julian A. COMPAGNI PORTIS, *Thumbs down: America and the Decline of Hitchhiking*, Wesleyan University, dostupné z https://digitalcollections.wesleyan.edu/object/ir-478?solr_nav%5Bid%5D=f7b9cd02af63dd4008e4&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0, ke dni 4. 2. 2021

7 Lucie DONOVALOVÁ, *Fenomén autostopu v antropologické perspektivě*, Kladno 2008, Bakalářská práce, Univerzita Karlova v Praze, Fakulta humanitních studií, dostupné z <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/18494/130007835.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, ke dni 10. 7. 2021

8 Tamtéž, s. 29

volného času, oblibu turismu a rozvoj motorismu. Následující kapitola *Jak probíhal autostop?* má za cíl představit průběh autostopu, tedy ve kterém časovém a ročním období probíhal, co mohl mít stopař na sobě a s sebou, jakým způsobem a kde mohl zastavovat vozy, jakou měl mít ideální povahu a chování během stopování a kde mohl v případě delší cesty přespávat. Větší část práce pak obsahuje část *Mládež jako hlavní aktér autostopu*. Postavení mládeže ve společnosti a jejich životní úroveň v 60. letech jsou důležitými faktory pro pochopení motivace mladých lidí k vydávání se na cesty autostopem. Postupně je představen kontext generačního střetu mezi mladou a starší generací jakožto jedné z příčin vzdalování se od domova. Zároveň je popsán složitý vztah mládeže k organizaci ČSM, jež se roku 1964 snažila dostat autostop pod kontrolu zavedením organizovaného autostopu (1964–1966).

Konkrétní motivace k vydávání se na cestu jsou popsány v další kapitole *Podoby autostopu*, kde je též blíže představen již zmíněný čistý a užitý autostop. Následující část *Organizovaný autostop* sleduje příčiny, jež k organizovanému autostopu vedly, jeho konkrétní podobu a vývoj během tří let. Nakonec jsou popsány důvody, proč se celá akce nezdařila. Závěrečná kapitola *Konec autostopu? Závěr 60. let* je věnována období po organizovaném autostopu, tedy létům 1967–1970, kdy byl autostop vnímán spíše jako trpěný a nebezpečný s rozličnými nedostatky, nicméně byl natolik oblíben, že přetrval i v následujících dekáдах.

1.3 Dosavadní stav bádání a pramenná základna

Jak již bylo zmíněno, odborné práce věnované cíleně autostopu v českém prostředí dosud nevznikly. K dispozici mají zájemci dvě publikace, které autostopu věnují alespoň malý prostor. V té první jde o samostatnou dvoustránkovou kapitolu s názvem *Autostop* v knize *Volný čas v českých zemích 1957–1967*⁹ od Martina France a Jiřího Knapíka. Autoři popisují autostop jako „svěbytný životní cestovatelský styl“¹⁰ velice oblíbený zejména mezi mládeží v 60. letech. Okrajově se zde zmiňují i o organizovaném autostopu. Další zmínka se nachází v knize *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967*¹¹ opět od výše zmíněné autorské dvojice. Zde jde o krátké samostatné heslo, v jehož rámci je autostop popisován jako rozvíjející se fenomén, kdy mladí lidé cestovali tímto způsobem

9 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, Academia, Praha 2013

10 Tamtéž, s. 362

11 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967, I. díl, [A–O]*, Academia, Praha 2011

dokonce i do zahraničí. Zmiňovány jsou i rizika autostopu a zavedení organizovaného autostopu. V obou případech autoři čerpali z polské literatury či z českých médií z 60. let.

Historie autostopu je téma sledované zahraničními autory. V americkém prostředí nedávno vznikla kniha od Jacka Reida *Roadside Americans: The rise and fall of hitchhiking in changing nation*¹², zachycující historii autostopu v Americe od 30. do 80. let 20. století. Bohužel jsem neměla přístup k celé knize. K polskému autostopu je dostupná publikace *Autostop in Poland. Hitchhiking against oppressive system and yearning to freedom behind iron curtain*¹³, popisující autostop u severních sousedů od 50. do 80. let 20. století. Nejčastěji citované články k vývoji zahraničního autostopu v dějinách jsou od Maria Rinvolucrího¹⁴ a Johna T. Schlebeckera¹⁵. Jedná se o články vzniklé v 50. a 70. letech minulého století, v nichž se autoři snaží zmapovat úplné počátky rozmachu autostopu. Doposud z nich čerpají všechny práce, jež se snaží postihnout historii autostopu v Americe či v Evropě. Při psaní kapitoly *Stručná historie autostopu* jsem z nich čerpala i já.

Jelikož je autostop spojen s mladou generací, rozhodla jsem se podrobněji věnovat i této problematice, neboť slouží k pochopení příčiny obliby tohoto způsobu cestování mezi mladými lidmi. Pomocnou mi byla kniha *Mezi Pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*¹⁶ od Martina France a Jiřího Knapíka. Dále jsem využila dobových médií, materiálů z Národního archivu a též tehdejší literatury či kinematografie, pro hlubší doplnění problematiky vztahu mladé generace a starší generace. Trávení volného času mladými lidmi a cestování bylo též rozvedeno ve zmíněné knize *Volný čas v českých zemích 1957–1967*. Autostop souvisí též s turismem. K tomu jsem využila edici *Turistická odysea. Krajinou soudobých dějin cestování a cestovního ruchu v Československu v letech 1945 až 1989*¹⁷ sestavenou Pavlem Mückem a Lenkou Krátkou.

Předkládaná práce intenzivně čerpá z dobových (tištěných) médií. K otázce postavení a životního stylu mládeže jsem využívala též archiválie z Národního archivu (Fond Kanceláře prvního tajemníka ÚV KSČ¹⁸ Antonína Novotného – I. část). Jedná se o materiály

12 Jack REID, *Roadside Americans: The rise and fall of hitchhiking in changing nation*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2020

13 Szymon ZYLINSKY, *Autostop in Poland, Hitchhiking against oppressive system and yearning to freedom behind iron curtain*, Olsztyn 2016

14 Mario RINVOLUCRI, *Lorry-Hopping and the Slump 1914–1939*, In: *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z: https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvolucrí, ke dni 28. 4. 2021

15 John SCHLEBECKER, *An Informal History of Hitchhiking*, *The Historian*, Vol. 20, 1958, dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24436384> ke dni 28. 4. 2021

16 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Mezi Pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*, Academia, Praha 2018

17 Pavel MUCKE – Lenka KRÁTKÁ, *Turistická odysea. Krajinou soudobých dějin cestování a cestovního ruchu v Československu v letech 1945 až 1989*, Karolinum, Praha 2018

18 Ústřední výbor komunistické strany Československa, dále jen ÚV KSČ

ze stranických schůzí zabývajících se postavením, výchovou, volným časem a životním stylem mladých lidí mezi léty 1961–1966. Rovněž jsem využila scénáře a programu ke hře *Autostop* z Archivu Divadla Na Zábradlí, kde se velice úspěšná hra hrála na začátku 60. let. V rámci výzkumu jsem původně chtěla navštívit Archiv České televize a Filmový fond ČT. V jejich databázi se nachází některé dobové pořady týkající se autostopu, jež by mohly práci obohatit. Bohužel mi do tohoto archivu kvůli covidové pandemii, probíhající v době, kdy práce vznikala, nebyl umožněn přístup. Částečně se mi ale podařilo tuto komplikaci vykompenzovat možností prostudovat si alespoň jeden filmový scénář ze soukromého archivu Zdeňka Thomy.

K dokreslení životního stylu mladých lidí jsem rovněž využila dobové dokumenty (*Proč?*¹⁹, *Největší přání*²⁰) či kinematografii (*Černý Petr*²¹). Dokument *Proč?* od Evalda Schorma a Jana Špáty je točen formou rozhovorů s mladou i starší generací ve snaze zjistit příčiny nízké porodnosti, která byla pro 60. léta palčivou otázkou.²² Dokument *Největší přání I.* od Špáty zjišťuje nálady mezi mladou generací a jejich největší tužby. Jedná se o první dokument z této řady, další vznikly ještě roku 1990 (*Největší přání II.*)²³ a roku 2012 (*Největší přání III.*).²⁴

Jelikož přístup k médiím a jiným archiváliím byl značně zkomplikován tím, že práce vznikala v období covidové pandemie, jsem nesmírně vděčná za pomoc Zdeňka Thomy. Zdeněk Thoma (*1938) je český fotograf, spisovatel a cestovatel. Od mládí byl jeho vášní autostop. Jeho hlavním zájmem jsou orientální a asijské země, kam se vydával na cesty, kde nějaký čas pobýval a fotografoval. Autostopem cestoval už od svých 14 let, a to nejen po místech v Československu, ale též do zahraničí (v 70. letech podnikl autostopem cestu až do Japonska)²⁵. Autostop se natolik stal jeho oblíbeným koníčkem, že v 60. letech plánoval s přáteli vydat *Encyklopedii autostopu*. Za tímto účelem si nechali předplatit výstřižkovou službu, jejímž prostřednictvím shromažďovali jakékoli zmínky o autostopu v novinách a časopisech. Ty následně v období od roku 1955 do roku 1966 vlepovali do A4 sešitů, kterých je celkem 11. Některé výstřižky zůstaly nezařazeny. Jsou převážně z československých novin, ale též zahraničních (francouzských, polských, německých a anglických), opatřených překlady od Thomy a jeho přátel. V rámci přípravy encyklopedie

19 *Proč?* [Dokument], režie: Evald Schorm – Jan Špáta, ČR, 1964

20 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

21 *Černý Petr* [Film], režie: Miloš Forman, ČR, 1963

22 Jakub RÁKOSNÍK – Radka ŠUSTROVÁ, *Rodina v zájmu státu. Populační růst a instituce manželství v českých zemích 1918–1989*, NLN, Praha 2016

23 *Největší přání II.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1990

24 *Největší přání III.*, [Dokument] režie: Olga Malířová Špátová, ČR, 2012

25 *Zapomenuté výpravy. Expedice Sakura*, [Dokument] režie: Jan Bělohavý, ČR, 2005

též sepisovali do malých sešitů své zkušenosti a různé úvahy na téma autostop. Rovněž sbírali autostopařské legitimace, filmový a divadelní scénář, korespondenci, dotazníky na téma autostopu (od zahraničních respondentů) a jiné písemnosti, které se k autostopu vztahovaly.

S laskavým svolením mi tyto archiválie byly panem Thomou zapůjčeny na delší časové období.²⁶ Měla jsem tak možnost je důkladně prostudovat a využít pro přípravu tohoto textu.²⁷ Bez nich by tato práce neměla ani zdaleka takový záběr jaký má. Panu Thomovi vděčím za kvalitní a obsáhlý materiál, a proto mu patří můj velký dík.

1.4 Koncepční inspirace a východiska

Předkládanou práci osobně pojímám jako příspěvek k šířeji chápaným kulturním dějinám komunistického režimu a výzkumu volného času a mládeže. Velkou inspirací mi v tomto směru byly knihy od Franc a Knapíka zabývající se právě každodenností a volným časem v 60. letech. Oba autoři vycházejí převážně z archivních pramenů, ale též využívají dobová média, filmové dokumenty, literární prameny a u některých probádanějších témat též sekundární literaturu. Já jsem se rozhodla z důvodu nedostatku sekundární literatury vycházet především z dobových materiálů, u nichž jsem se pokoušela provést obsahovou analýzu. Nejvíce využívám média, dále tehdejší filmové dokumenty, literaturu a archivní zdroje. Zejména v otázce mládeže jsem se rozhodla i přes existenci rozsáhlé monografie²⁸ na toto téma využít spíše prameny, protože lépe vykreslují náladu mladých lidí ve společnosti. Zároveň, jak sami přiznali autoři monografie Franc s Knapíkem, téma např. generačního konfliktu v 60. letech je třeba ještě více prozkoumat.²⁹

Při psaní práce jsem byla často dotazována, proč nevyužiji metody orální historie. Dané metodě se v principu nebráním, se Zdeňkem Thomou plánujeme v budoucnu uskutečnit rozhovor. Ráda oslovím i další respondenty a pokusím se zaměřit na vnímání autostopu nikoli skrze média, jež zůstala pro tuto chvíli mým hlavním zdrojem, ale rovněž z hlediska vzpomínek pamětníků. Ovšem nebudou použity zde, ale pravděpodobně pro další výzkum. Toto mé rozhodnutí pramení i z důvodů covidové pandemie, během níž práce vznikala, jelikož potenciální respondenti by věkově patřili do ohrožené skupiny. Zároveň

26 O archiválie projevil zájem Archiv Národního muzea, kam budou pravděpodobně v následující době přemístěny.

27 Pracovně jsem je nazvala archiv Zdeňka Thomy, ačkoliv se o oficiálně uspořádaný celek zatím nejedná

28 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Mezi Pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*, Academia, Praha 2018

29 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*, Academia, Praha 2018, s. 118

bylo písemných pramenů celkově opravdu velké množství, a tudíž bych při využití metod orální historie byla nepříjemně limitována časem. Příčinou mého rozhodnutí pro nevyužití rozhovorů byl také malý prostor, jež mi bakalářská práce poskytuje.

2. Definice a představení autostopu

Autostop dle *Slovníku cizích slov* z roku 1966 má dva významy. Na prvním místě je to „zařízení k samočinnému zastavení vlaku“³⁰ a na druhém místě se jedná o „zastavování aut se žádostí o bezplatné svezení, systém takové dopravy osob“.³¹

Potřeba definovat a zařadit autostop však není záležitostí pouze slovníků, stává se běžně diskutovaným problémem na stránkách médií už od konce 50. let. Tato potřeba přichází společně s rostoucím využíváním tohoto způsobu cestování, jenž se začíná projevovat na přelomu 50. a 60. let. Již roku 1956 je autostop označen za „největší vynález 20. století“³² jistým rakouským přítelem autora článku v deníku *Práce*. Stejné pojmenování je použito v 60. letech Zdeňkem Thomou v jeho soukromých poznámkách. V nich definuje autostop stručně a výstižně – „autostop je sport, autostop je umění, autostop je věda“³³. Mimo jiné pro něj nebyl pouze levným způsobem dopravy, ale více životní filosofií, způsobem, jak poznat nejen nové země, ale především nové lidi a jejich pohled na svět, což není pro tehdejší dobu netypické. Podobným způsobem je autostop představen ve hře Ivana Vyskočila hrané v Divadle Na Zábřadlí od roku 1961 pravděpodobně do roku 1962 – tedy jako činnost, která umožňuje pocítit svobodu a poznat povahu lidí a společnosti.³⁴

Nejzřetelnější snaha definovat a popsat tento způsob cestování je spojena s rokem 1964, kdy byl zaveden organizovaný autostop. V této době vznikají dlouhé články, které tento fenomén představují a popisují, což bylo nepochybně spojeno s jeho propagací ze strany ČSM, jakožto nově podporovaná a organizovaná činnost. Příkladem může být článek *Umění autostopu* v časopisu *Krásy domova*, kde se autor téměř s vědeckým zaujetím zabývá definicí autostopu a následně se zabývá otázkou, kam jej zařadit. Autostop v jeho pojetí znamená „cestování auty, jejichž řidiči svezou z ochoty toho, kdo je na silnici zastaví a požádá“³⁵, s tím, že „z ochoty pak, přeloženo do řeči hovorové, jednoznačně znamená zadarmo“³⁶.

Na řečnickou otázku, zda je autostop spíše složkou cestovního ruchu, hnutím či sportem nabízí autor článku odpověď – že je „autostop považován za sport „sui generis“, tj. sport zvláštního druhu“³⁷. Autostop je jako sport označen i ve francouzském dokumentu ze

30 Ladislav RAJTMAN, *Slovník cizích slov*, SPN, Praha 1966, s. 44

31 Tamtéž, s. 44

32 Jaroslav PISKÁČEK, *Autostopem do Benátek*, *Práce*, roč. 12 (1956), č. 219, s. 6

33 Archiv Zdeňky Thomy, sešit *Stopu zdar!* 1955–1963

34 Václav HAVEL – Ivan VYSKOČIL, *Autostop*, Praha 1961, scénář dostupný v Archivu Divadla Na Zábřadlí

35 *Umění autostopu*, *Krásy domova*, roč. 3 (1964), č. 4 (nahore je u názvu č. 4) s. 16

36 Tamtéž, s. 16

37 Tamtéž, s. 17

stejně doby – „je to ve skutečnosti druh sportu, který vyžaduje zvláštní vybavení a vyžaduje mnoho kvalit jako odvalu, vynalézavost, vytrvalost a především hodně trpělivosti“.³⁸ V úvodu již zmiňovaného článku *Umění autostopu* autor píše „před nedávnem jsme přivítali z ilegality zbrusu nový přesunový prostředek – autostop“.³⁹ Jedná se tedy o představení autostopu za účelem jeho propagace jako činnosti, která před rokem 1964 měla charakter existujícího ale oficiálně nepodporovaného způsobu dopravy.

Rovněž Václav Hrabě v tomto roce ve své reportáži hovoří o „omilostnění“ autostopu, hned po jazzu a trampingu, čímž se může rozumět jeho „vystoupení“ z ilegality.⁴⁰ Hrabě ve své reportáži *Cestou NE cestou* rozlišuje dva druhy autostopu – užitý a čistý – „užitý“ autostop je dopravní prostředek jako každý jiný. Podstatou je snaha dostat se z místa X na místo Y. Podstatou „čistého“ autostopu je chuť toulat se. Náhodnost sugerující pocit volnosti. Tedy z místa X – kamkoliv.“⁴¹

Nejkratší definici nabízí titulky z roku 1967, zní: „Autostop je riziko“.⁴² Časté spojení autostopu s rizikem je charakteristické zejména pro druhou polovinu 60. let, ale objevuje se již dříve.⁴³ Je vidno, že po vlně propagace autostopu v médiích přichází vlna varování před nebezpečím, jež tento způsob cestování doprovází.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že z hlediska základní definice se pod autostopem v 60. letech rozumí velmi oblíbený způsob přesunu z místa na místo pomocí zastavování aut, podporovaný i nepodporovaný. Motivací je pak buď praktický a výhodný způsob cestování či způsob cestování umožňující zakušení pocitu svobody a dobrodružství, poznání nových lidí a míst a příjemné trávení volného času, ovšem s tím, že má své nevýhody a rizika.

38 *L'auto-stop pour voyager en France*, Archive INA, 1964, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=6RWnAi3onnQ>, ke dni 4. 2. 2021, překlad autorky, originální znění: „C'est en fait un sport que nécessite un équipement particulier et demande de nombreuses qualités – courage, astuce, endurance et surtout beaucoup de patience.“

39 *Umění autostopu*, Krásy domova, roč. 3 (1964), č. 4 (nahore je u názvu č. 4) s. 16

40 Kultura jazzu a trampingu patřila v předešlých obdobích k nepodporovaným činnostem. V 60. letech po určitém uvolnění přestávají být natolik problematické. Roku 1964 se v Československu konal první Mezinárodní jazzový festival a o rok později navštívil Československo král jazzu Louis Armstrong. Rovněž tramping se po počáteční kritice stává okolo roku 1963–1964 méně závadným a převládá spíše snaha zařadit tramping pod oficiální struktury.

41 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 4

42 *Autostop je riziko*, Květy, roč. 17 (1967), č. 50, s. 3

43 Přímá fráze „autostop je risk“, v originále „L'auto – stop c'est un risque“ je použita ve krátkém francouzském dokumentu z roku 1964 – viz výše, v té době se v českých médiích hovoří o problémech ve Francii s tímto fenoménem.

3. Autostop a média

3.1 Tištěná média a šedesátá léta

Tato práce vychází především z tištěných dobových médií (noviny, časopisy). Jedná se ovšem o období, kdy neexistovala svoboda tisku (vyjma krátkého období roku 1968), respektive kdy byla po krátkou dobu tak říkajíc „ohmatávána“ její hranice, a tudíž zprávy podléhaly cenzuře a mohou být více či méně ideologicky zabarvené.⁴⁴ Charakter a obsah dobových médií se v průběhu komunistického režimu měnil a je nutné se tedy ptát – jakou roli hrála média v 60. letech?

Média se pro československou státní politiku stala velice podstatná, neboť si skrze ně kladla za cíl předcházet takovém typu chování, které nebylo žádoucí, a utvářet naopak vzory a příklady toho kýženého. Zároveň bylo žádoucí působit na jedince – ve smyslu formovat v něm kladný vztah k socialistickému režimu a rozvíjet jeho znalosti. Protože média mohou být nosiči výchovných a cíleně upravených informací a propagandy, jsou k tomu vhodným prostředkem.

Ačkoliv se od konce 50. let pomalu ustupovalo od dosavadní koncepce tisku jako vysloveně „bojovného“ nástroje ideologické výchovy mas, i nadále bylo pro stranu důležité zachovat si nad tiskem dohled a pokračovat v určitém ideovém působení na veřejnost.⁴⁵ O důležitosti médií se mimo jiné jednalo na stranické schůzi roku 1963, kdy byl kritizován jejich současný stav a bylo zdůrazňováno, že „*stále ještě platí: Tam, kde neinformujeme my, informuje nepřítel.*“⁴⁶ Opakovaně byla též vyzdvihována důležitost role tisku při výchově dětí a mládeže s tím, že byl často kladen apel na zvýšení počtu tiskovin pro tuto věkovou skupinu a na větší spolupráci ČSM s médii.⁴⁷

Čtení novin a časopisů bylo jednou z nejoblíbenějších forem trávení volného času, jak informují Franc s Knapíkem.⁴⁸ Pro období druhé poloviny 50. let je typické, že vzrůstá počet nových tiskovin. Kromě základních deníků (Rudé právo, Pravda, Práce, Mladá fronta,

44 Úřad pověřen kontrolou mediální produkce se nazýval Hlavní správa tiskového dohledu, od roku 1966 byl transformován na Ústřední publikační správu a na Slovensku vznikla Slovenská publikační správa. V červnu 1968 byla zákonem zrušena cenzura médií. Svoboda tisku trvala ovšem pouze v období Pražského jara, již na konci srpna 1968 byl založen Ústav pro tisk a informace, jehož úkolem bylo řídit a sledovat média a od září 1968 začal platit Zákon č. 127/1968 Sb. umožňující mimo jiné cenzuru médií. Více viz Petr BEDNAŘÍK – Jan JIRÁK – Barbara KÖPPLOVÁ, *Dějiny českých médií. Od počátku do současnosti*, s. 291–325, Grada, Praha 2019

45 P. BEDNAŘÍK – J. JIRÁK – B. KÖPPLOVÁ, *Dějiny českých médií*, s. 291–325

46 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 194, Ideologie a kultura, Ideologie obecné I. 1965–1966, Návrh usnesení pléna na ÚV KSČ k ideologické práci, s. 131

47 Národní archiv, fond Kancelář I. tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 25, Oddělení ideologické a školství a vědy 1958–1963, Návrh usnesení pléna ÚV KSČ o práci mezi mládeží, s. 5

48 Tamtéž, s. 190

Smena) vycházejí časopisy zaměřené především na určitou skupinu obyvatelstva jako například pro ženy (týdeníky Vlasta, Květy atd.), děti a mládež (časopisy ABC, Mateřídouška, My, Mladý svět, Plamen, Mladá tvorba atd.) nebo různé specializované, zájmové a oddechové časopisy (např. časopisy Stadion, Dikobraz, Za krásami domova/Krásy domova, Svět motorů, 100+1 zahraničních zajímavostí atd.).

Propagandistické články 60. let mají přece jen jinou dikci na rozdíl od těch z 50. let, kdy byly texty daleko výrazněji prostoupeny různými marxisticko-leninskými frázemi a odkazy na SSSR – „*tisk zešedl, ztratil na své komunistické bojovnosti a polemičnosti (...)*“.⁴⁹ Tato změna byla dána postupnou liberalizací, spojenou s rozvinutím kritiky, diskusí a oživením nových žánrů a témat.⁵⁰ Texty v 60. letech se vyznačují více skrytou propagandou. Zejména časopisy určené pro mladou generaci měly nadále výchovný charakter. Redaktoři článků se stavěli do paternalistických rolí a dávali mladým lidem dobře míněné a z jejich pohledu logické rady. Redaktoři se často vydávali poznat situace přímo do terénu a popisovali své dojmy, což dodávalo textu na autenticitě a jistě to souviselo i se snahou zaujmout čtenáře – „*Redakce musí úspěšněji než dosud rozvíjet reportáž, kurzívu, fejeton a jiné oblíbené žánry a hledat nové, zajímavé a přitažlivé formy.*“⁵¹

Příkladem dobového propagandistického článku může být ten z časopisu Krásy domova. V čísle z roku 1961 se objevuje článek, který vykresluje způsob trávení volného času mladých lidí jako neorganizovaný (nonkonformní způsob trávení času). Redaktoři se vydávají zjistit do terénu, jak tráví mladí lidé pobyt v přírodě. Zjišťují, že se při svých výletech zúčastňují například potlachů – což jsou „*pěvecké a vypravěčské soutěže v trampských osadách (...), jejichž příslušníci tvoří velké neorganizované bratrstvo bez myšlenkové náplně*“⁵², a vyjadřují lítost nad mařením času mladých takovým způsobem. V závěru nabízejí jinou formu trávení volného času – například uspořádaným volejbalovým turnajem, organizovanými soutěžemi a vůbec kladou naději v to, že by mladí měli hledat ve svých výletech nějaký jiný cíl než „*nějak urvat neděli*“⁵³. Vše je napsáno tónem, který není na první pohled nepřátelský, ale jakoby ve snaze porozumět mladým, což mělo pravděpodobně vyvolat dojem pochopení a důvěry v takové doporučení. A právě stavění se

49 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 194, Ideologie a kultura, Ideologie obecné I. 1965–1966, Návrh usnesení pléna na ÚV KSČ k ideologické práci, s. 130

50 Více P. BEDNAŘÍK – J. JIRÁK – B. KÖPPLOVÁ, *Dějiny českých médií. Od počátku do současnosti*, s. 291–325

51 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 194, Ideologie a kultura, Ideologie obecné I. 1965–1966, Návrh usnesení pléna na ÚV KSČ k ideologické práci, s. 130

52 Jan STRÁNSKÝ, *Jejich den*, Za krásami domova, roč.7 (1961), č. 10, str. 231

53 Tamtéž, s. 231

redaktorů do paternalistických rolí, dávání dobře míněných a moudrých rad ve snaze nalákat na požadované trávení volného času, je pro tyto články naprosto charakteristické.

Tyto texty mají především zaujmout mladé lidi k vhodnému a požadovanému trávení volného času a v negativním světle uvést ty jevy, jež žádoucí nejsou a tím je od nich odradit. Kromě autorských článků se v dobových tištěných médiích objevují také prostory pro dopisy a příspěvky čtenářů či různé ankety, což pomáhá dotvořit si mínění společnosti o určitých jevech.

3.2 Autostop v tištěných médiích

Nejčastěji se v tištěných médiích pod pojmem autostop rozumí zastavování aut za účelem svezení. Pojem autostop se v médiích vyskytuje též jako součást názvu pro různé projekty – jedná se zejména o divadelní hru *Autostop*, rozhlasový pořad *Operní autostop*, televizní pořad *Autostop – O strastech a slastech všedního dne*, výstavu Karla Nepraše *Autostop beze slov* či literární povídku *Falešný autostop* od Milana Kundery. Vyskytuje se též jako heslo v inzerátech na seznámení – např.: „*Učitelka (19 let) hledá přátele z Brna. Zájmy: autostop, příroda, tanec. Zn.: „Bystrčička – MS 1720/48“⁵⁴ či „17letá studentka hledá přátele. Zn.: „Film, tanec, autostop – MS 1147/34“⁵⁵*

Pod pojmem autostop jako zastavování aut za účelem svezení se vyskytují zprávy jak pojednávající o československém autostopu, tak o zahraničním autostopu (zejména polském, ale též o německém, rakouském, maďarském, francouzském, anglickém atd.) Články týkající se autostopu z jiných zemí se buď vyznačují svou krátkostí a informativností, ze které většinou jasně nevyplývá bližší informace o situaci autostopu v dané zemi (jen např. že „byl zakázán“, „byl zahájen organizovaný autostop“ atd.), nebo se bližší informace vyskytují v rámci nějakých reportáží z cest v cizině za využití autostopu (cílové destinace jsou např. Afrika, Kuba, Rakousko, Anglie, Francie atd.)

Heslo autostop se v tištěných médiích objevovalo prakticky bez rozdílu jejich zaměření. Čteme jej: v denících (Lidová demokracie, Obrana lidu, Práce, Pravda, Rovnost, Rudé právo, Mladá fronta, Svobodné slovo), týdenících (Naše pravda, Tvorba, Kulturní tvorba), časopisech určených pro ženy (týdeníky Vlasta, Květy), pro mládež (časopisy My, Mladý svět, Plamen, Mladá tvorba, Student, Karlova Universita) a ve specializovaných listech (Svět Motorů, Za krásami domova/Krásy domova, Turista, Československý voják).

54 *Dopisovat si chtějí*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 48, s. 15

55 *Dopisovat si chtějí*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 34, s. 15

Přestože autostop a jeho existence a obliba je po celou dekádu nepopíratelná, jeho obraz v médiích za sledované desetiletí prošel jistou proměnou. Lze jej rozčlenit zejména na tři základní pohledy s tím, že se jedná o zobecněné hledisko a je nutné podotknout, že veškeré články vydané v určitém období se nevyskytovaly pouze v jedné zde představované podobě. Za zásadní mezníky považují roky 1964 a 1967 ohraničující období organizovaného autostopu, kdy v období před a po jsou zřejmé rozdíly.

Na počátku 60. let se pokračuje v kontinuitě autostopu tak, jak začíná být prezentován v 50. letech. Je to „nový fenomén posledních let“, „oblíbený způsob cestování mezi mladými“, který má své odpůrce a obhájce. Pro toto období je charakteristické, že se objevují články hájící a opěvující autostop a články negativně zaměřené vůči autostopu ve víceméně vyrovnaném počtu. Kolem let 1962–1963 se začínají diskutovat problémy autostopu a nežádoucí jevy (především kriminalita, mladí lidé bez dozoru) s ním spojené. Objevují se ankety snažící se zmapovat dobové mínění o autostopu ve smyslu – je autostop dobrá/špatná věc? Jakým způsobem lze problémy spojené s autostopem odstranit?⁵⁶ Tyto ankety se pak objevují i v následujících letech, kdy se pouze mění otázka v závislosti na aktuální problematiku okolo autostopu – např. okolo let 1964–1966 – co si myslíte o organizovaném autostopu?⁵⁷

V souvislosti s nežádoucími jevy autostopu se objevují názory, jež vidí řešení v organizovaném polském autostopu či články, které polský autostop prezentují v duchu povedené a dobré akce (v této době obliba a úspěch organizovaného autostopu v Polsku vrcholí, což se promítá i do československého tisku). Následný rok 1964 je rokem, kdy byl zahájen organizovaný autostop i v Československu. Tento rok je pro mapování dějin autostopu z médií naprosto přelomový. Počet článků o autostopu vzrostl obrovským tempem, pozornost je mu věnována i v těch tištěných médiích, ve kterých byl doposud zmiňován jen okrajově anebo vůbec. Informace o zahájení organizovaného autostopu zároveň oslavil tisk, televize i rozhlas, tudíž se dá hovořit o posunu autostopu do širšího mediálního spektra. Zprávy o organizovaném autostopu v tištěných médiích jsou nyní především dvojího druhu – buď propagační (např. Mladý svět, Mladá fronta. MY, Rovnost) nebo čistě informativní a faktografické (Rudé právo, Lidová demokracie, Svobodné slovo atd.).

56 Pavel DVORÁK, *Stopy na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7

57 Alena SMETANOVÁ, *Autostop s legitimací nebo bez ní?* Lidová demokracie, roč. 20 (1964), č. 66, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

Zprávy, jež by podávaly nějaké jiné hlubší informace o konkrétním stavu autostopu v své původní nepropagační či nefaktografické podobě, se přesunuly převážně do dopisů od čtenářů, různých anket, článků od čtenářů a jiných méně formálních platforem (např. Hrabě vydává svůj článek o autostopu)⁵⁸. Postupný boom článků týkajících se organizovaného autostopu pokračuje sice ještě jeden ročník 1965, ale je vidět postupný upadající zájem, nejspíše s tím, jak se akce nedařila. Propagační akcent, který měl snahu vykreslit organizovaný autostop jako akci s těmi nejlepšími úmysly, nicméně nezmizel a trvá až do konce.

Konec organizovaného autostopu nebyl prezentován v médiích nijak výrazně, nepodařilo se mi najít ani řádné odůvodnění či zpětné mapování celkové akce. Ukončení se shrnulo do několika nenápadných článků, jež prostě sdělují, že další ročník se organizovaný autostop konat nebude. Nepovedená akce organizovaného autostopu jistě nebyla ničím, co by vrhalo dobré světlo na organizaci ČSM, která od roku 1963 zaznamenávala pokles počtu členů, což může značit menší oblibu.⁵⁹ Po roce 1967 pokračoval autostop ve své „nespoutané“ podobě. Projevila se také liberalizace článků v tištěných médiích, více hlasů dostávají různí jednotlivci, kteří nešetří kritikou ani vulgarismy, zejména ve vlastních člancích a dopisech zasílaných redakcím. Daleko více se objevují články, které popisují autostop nejen jako otravný a trpěný jev, ale také jako jev nebezpečný, a to zejména pro mladé ženy.⁶⁰

Kromě tohoto vývoje v čase lze vysledovat též rozdílné přístupy k tématu autostop v závislosti na typu deníku či časopisu. Většinou platí, že ve všech výše zmíněných denících převládají zprávy informativního typu nad rozsáhlými úvahami nad autostopem. Rozsáhlejší články týkající se autostopu lze vysledovat v mládežnickém tisku a jiných týdenících či měsícnících (zejm. MY, Mladý svět, Květy, Vlasta, Kulturní tvorba, Mladá tvorba, Plamen atd.). V těchto časopisech naprosto dominují články úvahové, povídky, příběhy, zkušenosti s autostopem a v letech organizovaného autostopu též rozhovory, propagandistické a informativní články. To se týká především mládežnického časopisu Mladý svět, který měl

58 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 4-9

59 Již v anketě z roku 1961 na otázku: Jaká je práce ČSM? odpovědělo 6,56 % respondentů (16–17 let) dobrá, 35,57 % průměrná, 43,1 % špatná, 12,01 % nevím, 2,76 % neodpověděli, viz Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladá generace, s. 4. Roku 1963 měl ČSM 1 418 783 členů. V následujících letech se počet snížil až o 30 % (1967) M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 386–388.

60 Viz *Autostop je riziko*, Květy, roč. 17 (1967), č. 50, s. 3 či Věra PETROVÁ, *Prosím Vás. Mohl byste mě zavést?* Vlasta, roč. 21 (1967), č. 32, s. 3

společně s deníkem Mladá fronta v této akci i významnou úlohu organizační (podobně jako v Polsku časopis Dookola Swiata).

Ve vztahu k problematice mládeže, jejího životního stylu a tím i autostopu jsou velmi důležitým zdrojem zejména Literární noviny. Snad je to také dáno tím, že byly mladou generací hojně čteny.⁶¹ Důležité příspěvky o autostopu se nacházejí také v časopisu Svět motorů. Vyskytují se tam jak názorové články, tak mnoho dopisů od čtenářů a řidičů a též různé povídky a fejetony, včetně humoristických obrázků týkajících se autostopu. Zprávy spíše informativního charakteru se objevují v denících, kdy je autostop často zahrnován jako malý výsek do obsáhlejších článků týkajících se mladé generace (zejm. Rudé právo, Lidová demokracie). Tyto články ale častěji vycházejí ze stranických jednání a nenesou se v takovém liberálním duchu jako například články Heleny Klímové z Literárních novin.⁶² Deníky také často obsahují krátké příspěvky čtenářů, kteří popisují své zkušenosti s autostopem (většinou se jedná o popis nějaké nouzové situace a následné poděkování ochotnému řidiči – např. Práce, Obrana lidu).

Co se týče proměny tématu autostopu v médiích v průběhu 60. let, lze vidět posun od vnímání autostopu jako nedávno „nového“ jevu, který má zastánce a odpůrce, přes nadšení z autostopu dané oficiálním „omilostněním“ až po nebezpečný, leč běžný jev v závěru 60. let, který pravděpodobně není možné nijak svázat ani odstranit, jen tiše trpět. Zároveň je zde určitý trend, kdy mládežnické a zájmové časopisy věnují na svých stránkách větší prostor delším příspěvkům o autostopu, ovšem s tím, že v denících, ač zde převládají informativní zprávy, se tyto příspěvky také mohou nepravidelně objevovat ve specifických podobách (reportáže, články od čtenářů atd.).

61 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladé generace, s. 6

62 Helena Klímová (*1937) je česká publicistka, psychoterapeutka a signatářka Charty 77. Od roku 1962 pracovala jako redaktorka Literárních novin, mimo jiné se ve svých článcích často zabývala tématem mladé generace. Pro své názory byla na stranických schůzích kritizována. Viz Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 38, Návrh referátu o aktuálních otázkách ideologické práce strany na plenární zasedání ÚV KSČ 18.-19. 12. 1963, s. IV/4

4. Stručná historie autostopu do šedesátých let

Pokusit se zmapovat počátky a vývoj autostopu do 60. let není snadné. Snad také proto, že k tomu není dochováno dostatečné množství pramenů, alespoň v českém prostředí. Jedná se v podstatě pouze o pár článků v médiích, ze kterých si lze udělat určitou ale nikoli jasnou představu. Ať už to jsou dobové články z období před 60. léty či články z 60. let, ve kterých se objevují vzpomínky na minulost spočívající většinou v tom, že autostop byl, ale bez dalších podrobností. Ani v evropském prostředí není mnoho literatury, tudíž jsem se rozhodla čerpat ze dvou nejcitovanějších článků z anglického a amerického prostředí od Johna T. Schlebeckera a Maria Rinvolutriho a na jejich základě se nejprve pokusím stručně popsat historii autostopu v Evropě. Poté se na základě výše zmíněných pramenů vynasnažím postihnout též historii československého autostopu do 60. let.

Než se dostanu k samotnému vývoji nejprve evropskému, je třeba si vymezit odkdy lze historii autostopu mapovat. Logicky se nabízí stejné období, kdy došlo k počátku motorismu, tedy začátek 20. století. Ovšem samotné české články z 60. let mají často tendenci klást historii autostopu daleko dál. K autostopu počítají též zastavování nemotorových vozů a často se o dějinách autostopu hovoří např. takto: „*Kde jsou kořeny stopu u nás těžko můžeme zjistit. Jisté je, že F.L.Věk si cíhal na formany při svých jízdách do Prahy a že Mácha při své cestě do Itálie se rád svezl náhodným vozem.*“⁶³ V tomto případě ovšem nedocházelo k zastavování automobilů, ale povozů, tudíž jde o jiný, i když příbuzný jev. Zároveň nedocházelo k tomu, že by vozy zastavovalo obrovské množství lidí, takže se nedá hovořit o fenoménu. K zastavování jiného typu dopravního prostředku než automobilu docházelo též v Americe v souvislosti s velkou hospodářskou krizí ve 20. – 30. letech a později s hnutím beatníků v 50. letech, kdy k dopravě využívali ilegálně vlaky.⁶⁴ Takové zastavování bylo také nejspíše hnáno především praktickými důvody, než touhou po dobrodružství a tedy mělo jinou podobu než ve 20. století, kdy se autostopem mimo jiné cestuje za turistickým účelem. Z těchto odlišných důvodů bych se ráda držela pouze zastavování automobilů a pokusila se jej nyní časově zařadit.

Rozvoj autostopu v Evropě je spojován s první světovou válkou v období let 1914–1918, kdy se tak dopravovali vojáci a sestřičky na frontu zejména ve Francii. Sem ho kladou oba zahraniční autoři, kteří se zabývali historií autostopu v 70. letech – Schlebecker a

63 Archiv Zdeňka Thomy, poznámky rukou, nezařazené

64 Viz Jack REID, *Brother, Can You Spare a Ride? Hitchhiking in the Great Depression, 1928–1940*, In: *Roadside Americans, The Rise and Fall of Hitchhiking in a Changing Nation*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2020, s. 15–44, dostupné z JSTOR, www.jstor.org/stable/10.5149/9781469655024_reid.8, ke dni 27. 4. 2021

Rinvoluceri, s tím, že Schlebecker jej vidí více jako americký než evropský vynález.⁶⁵ Po válce se dle nich od autostopu opět ustoupilo, ale na přelomu 20. a 30. let se v souvislosti s velkou hospodářskou krizí zejména v Americe stal opět způsobem, jak si hledat práci a následně se do ní levně dopravovat.⁶⁶ K tomu dopomohla i racionalizace a modernizace výroby ve 20. letech, následkem které stoupl počet produkce automobilů⁶⁷ a tudíž vzrostl počet potenciálních řidičů. V Evropě měl autostop rovněž význam při různých krizích. Např. ve Velké Británii roku 1926 se při květnové stávce, kdy byla pozastavena hromadná doprava, stal autostop hlavním způsobem cestování.⁶⁸

Autostop se velmi rozvinul během druhé světové války, kdy se takto přepravovali už nejen vojáci, jako za první světové války, ale též civilisté.⁶⁹ Obě skupiny autostopem nahrazovaly nedostatečnou či pomalou dopravní infrastrukturu, v té době navíc poškozenou válčením. Vojáci se s jeho pomocí dostávali ve volné dny do svých domovů a civilisté navštěvovali své příbuzné, jezdili za prací, opouštěli místa zasažená nálety atp. A to zejména ve Velké Británii, kde se v tomto období stal údajně národním zvykem a byl zde dokonce oficiálně podporovaný Ministerstvem dopravy.⁷⁰

Až do počátku druhé světové války je pro autostop charakteristické, že je provozován primárně účelně. Ovšem to se po válce změnilo. Množství mladých studentů (za války vojáků) využívajících autostop nadále pokračovalo v tomto způsobu dopravy, který měli zažitý.⁷¹ Jejich účel cestování už ovšem nebyl hnán nutností, ale touhou po dobrodružství a poznávání cizích zemí. Tyto mladí lidé začali cestovat ve druhé polovině 40. let a po celá 50. léta po Evropě, čehož si povšimla i česká média – „*Autostop přestal být exkluzivním*

65 Srovnání obou autorů viz – Szymon ZYLINSKI, *Autostop in Poland. Hitchhiking against oppressive system and yearning to freedom behind iron curtain*. Olsztyn 2016, dostupné z

https://www.academia.edu/31843269/Zylinski_Autostop_Hitchhiking_in_Poland, ke dni 28. 4. 2021, s. 28–29

66 Viz Jack REID, *Brother, Can You Spare a Ride? Hitchhiking in the Great Depression, 1928–1940*, In: *Roadside Americans, The Rise and Fall of Hitchhiking in a Changing Nation*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2020, s. 15–44, dostupné z JSTOR, www.jstor.org/stable/10.5149/9781469655024_reid.8, ke dni 27. 4. 2021

67 Pouze do velké hospodářské krize (konec 20. let – 30. léta), kdy sice počet vyrobených aut klesal, ale jejich využití nikoli. Viz John SCHLEBECKER, *An Informal History of Hitchhiking*, *The Historian*, Vol. 20, 1958, dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24436384> ke dni 28. 4. 2021, s. 310

68 Generální stávka se konala od 5. května do 14. května 1926, horníci v ní protestovali proti snížení platu. Byla pozastavena hromadná doprava. Majitelé aut (střední a vyšší třída) ochotně podporovali horníky, kteří se rozhodli pracovat a dopravovat se do zaměstnání pomocí autostopu. Viz Mario RINVOLUCRI, *Lorry-Hopping and the Slump 1914–1939*, In: *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z:

https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri, ke dni 28. 4. 2021

69 Mario RINVOLUCRI, *The Hitch-Hiking Revolution 1939–1945*, In: *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z:

https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri, ke dni 28. 4. 2021

70 Ministerstvo dopravy v rámci akcí „Pomozte svému sousedovi“ nabízelo benzín navíc tomu, kdo byl ochotný svézt ve svém autě i své sousedy každé ráno a večer z práce. Viz tamtéž.

71 Mario RINVOLUCRI, *Teenagers and Students: Post War Hitchhiking*, In: *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z: https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri, ke dni 28. 4. 2021

sportem studentů a vagabundů, příliš zlidověl v poválečné Evropě, nedostatek dopravních spojení přivedl na stop lidi všech společenských tříd (...)“⁷² nebo „Industrializace dvacátého století zrodila nový společenský jev, houfně se vyskytující po celém civilisovaném světě známý ve všech jazycích pod názvem autostop.“⁷³

Kromě industrializace měl na následujícím rozmachu autostopu bezpochyby vliv i jev, jež popsal v souvislosti s autostopem též Rinvolucri, když vysvětluje pojem „autostopová revoluce“. Spočívá v tom, že za druhé světové války stopovalo mnoho mladých lidí – ti se pak o 15 let později stali řidiči automobilů, ať už vlastních či zaměstnaneckých, a protože si pamatovali ochotu brát za války, byli oni sami nyní ochotni zastavovat další mladé generaci.⁷⁴ Tento jev považují za velice pozoruhodný vzhledem k masivnímu rozvoji autostopu během 60. let a dá se aplikovat i na české prostředí, kdy řidiči ochotní v 60. letech vzpomínají na ochotu řidičů v minulých letech a snaží se ji splácet nyní stejně.

Rozmach a popularita autostopu ale nezačíná nastupující dekádou roku 1960, nýbrž má své kořeny již dříve, konkrétně již v 50. letech. Domnívám se, že je to pravděpodobně dáno postupným rozvojem turismu obecně, větším počtem aut a řidičů, lepším stavem silnic a vznikem volného času. Lze si povšimnout, že autostop nabýval na síle. Např. Thoma stopoval již od roku 1953 a uvádí autostop za běžný způsob přepravy.⁷⁵ Ve Velké Británii roku 1955 byla podobně jako roku 1926 veřejná doprava nefunkční, tentokrát způsobena stávkou železničářů a rádio BBC vyzývalo občany k využití autostopu.⁷⁶ Roku 1958 byl v Polsku zaveden organizovaný autostop. Ve Francii byla roku 1958 zvolena Miss autostopu Sylvie Solar.⁷⁷ Autostopu využívají američtí beatníci, kteří většinu času tráví na cestě, ať už v cizích či vlastních autech, ve vlacích či právě formou autostopu.⁷⁸ A tato začínající popularita autostopu trvá i do 60. let, kdy naprosto vrcholí.

V Československu se začínají objevovat první zprávy v médiích o autostopu ve 30.–40. letech. Na toto samé období také vzpomínají řidiči – například na předválečné období –

72 Ladislav MATĚJKA, *Za mírem po Evropě*, František Borový, Praha 1946, s. 178

73 *Autostop. Hluboká sociologická studie*, Svobodné noviny, roč. 2 (1946), č. 164, s. 7

74 Mario RINVOLUCRI, *Teenagers and Students: Post War Hitchhiking*, In: *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z: https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvolucri, ke dni 28. 4. 2021

75 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17. 2. 2021

76 Archiv Zdeňka Thomy, *V Anglii vyhlášen nouzový stav*, Lidová demokracie, 1. 6. 1955, výstřižek ze sešitu Stopu zdar!

77 Archiv Zdeňka Thomy, *Voici Miss „Autostop“ Sylvie Solar*, L’Aurore Paris, 11. 7. 1958, výstřižek ze sešitu Stopu zdar!

78 Životní styl tzv. beatnického hnutí či beat generation dobře ilustruje Jack Kerouac ve své knize *Na cestě* (byla napsána již roku 1951, ale poprvé vyšla až roku 1957)

„Po maturitě jsem procestoval autostopem kus Evropy. To bylo v roce 1937. (...) Ted' už jezdím vlastním vozem. Kdykoliv mám místo, zastavuji stopařům nejen pro ty hezké vzpomínky z mládí.“⁷⁹ Nebo na poválečné období - „JÁ jsem tak starý, že si pamatuji nejen ty zlaté poválečné doby, kdy šoféři nabízeli cestujícím poutníkům sami od sebe své služby (rekordy v tomto ohledu zajisté překonali Američané pulsující mezi Rokycany a Plzní), ale i oné zlé doby, kdy slušná mládež cestovala vlakem, autobusem nebo vůbec něčím normálním.“⁸⁰

V tomto období se na autostop pohlíželo jako na činnost, která slouží k trávení volného času, k trávení prázdnin či dovolené. Také charakter dobových článků, které jsou jakýmsi představením autostopu, návodem na to, jak stopovat, co si vzít s sebou, odpovídá tomu, že stopaři počítají s autostopem dlouhodobým.⁸¹ Tyto články jsou povětšinou ze studentského prostředí, a tudíž se domnívám, že první stopaři byli především studenti. To ostatně dokládá i jeden citát z novin z roku 1946: „Autostopaři – a ovšem i autostopařky – jsou obvykle studenti nebo podobní živlové, kteří nemají v kapse nic, ale zato v srdci velikou touhu poznat svět.“⁸² Je velmi pozoruhodné, že autostop byl brán jako prostředek turistický již před koncem války, protože v anglických člancích je tím přelomem pro takové vnímání právě druhá světová válka. Co tedy znamená, že se v československém prostředí o autostopu jako o způsobu turistického cestování smýšlí již před druhou světovou válkou?

Nejspíše to, že období druhé světové války nemuselo být docela přelomové a autostop mohl mít více podob již dříve, minimálně v tom československém prostředí. K tomu je nutno dodat, že v československém prostředí nejsou dochovány žádné články, které by mohly dosvědčovat užívání autostopu v období různých krizí ze stejným praktických důvodů jako v cizině. Mohlo by to tudíž znamenat, že autostop v československém prostředí byl od začátku spojován převážně s přepravou z touhy pěstovat turismus, a nikoliv z nutnosti, ačkoliv to není vyloučené. Lékař MUDr. Jan Fiala např. vzpomíná, jak po druhé světové válce jezdíval za pacienty autostopem, protože neměl žádný automobil.⁸³ Je tedy možné, že v tomto případě pouze narážíme na nedostatek pramenů.

I když tedy již ve 30. a 40. letech jsou jisté náznaky existence autostopu jako způsobu dopravy, o větším rozšíření tohoto jevu hovoříme až od 50. let⁸⁴, kdy se současně

79 Čtenáři píší. *Lidé mohou být různí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 14, s. 13

80 Jan BENEŠ, *Stonožka a já*, Československý voják, roč. 14 (1965), č. 20, s. 42–43

81 Např. *Autostop a jiné radosti*, Studentský časopis, roč. 19 (1939–1940), č. 3, s. 78–79 či *Hitch- hiking v sobotu*, Severočeská Mladá fronta, roč. 3 (1947), č. 184, s. 5

82 *Autostop*, Svobodné noviny, roč. 2 (1946), č. 264, s. 7

83 Judita BEDNÁŘOVÁ, *Vesnický lékař*, Mladý svět, roč. 35 (1993), č. 38, s. 55

84 Např. Thoma uvádí autostop jako běžný způsob dopravy až v 50.–60. letech. Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi->

autostop začíná více problematizovat v médiích, a to zejména v druhé polovině 50. let. Jak vzpomíná Josef Masopust v 60. letech, autostop dříve ještě nebyl módní záležitostí – „*Když jsem byl mladý, byla válka a tenkrát bych se stopovat neodvážil. Ostatně nebylo to ani v módě.*“⁸⁵ K úplnému rozmachu dochází ale až v 60. letech, kdy se stal autostop fenoménem. Je to logické z důvodu rozvoje motorismu a silnic, který v předešlém období nebyl tak rozvinutý.

Obecně lze konstatovat, že do druhé světové války je autostop v evropském prostředí spojován především s politickými či sociálními krizemi, kdy hraje důležitou roli, neboť umožňuje suplovat nefunkční veřejnou dopravu a též umožňuje rychlý a levný přesun. V období po druhé světové válce jej využívají stejní lidé, kteří byli zvyklí jej používat za nějaké krize. Nyní ale již neslouží pouze k nahrazování nefunkční dopravy, ale dostává novou funkci. V souvislosti s rozvojem turismu nabízí levný způsob dopravy umožňující poznávání jiných zemí. Autostop byl ale také jakýmsi únikem či dobrodružstvím. V souvislosti s tím se mění skladba stopařů z vojáků či pracujících lidí různého věku na především mladou generaci a zejména studenty. V československém prostředí se o využití autostopu při krizích z tisku nic nedozvídáme, první zprávy o autostopu jsou nám dostupné ze 30. a 40. let a jsou převážně turistického charakteru. Těžko říct, zda měl předtím využití podobné jako v cizině či nikoli. Jisté je, že přímo k turistickému rozmachu zde došlo v 50. letech a v 60. letech, kdy zprávy o tomto fenoménu narůstají.

[autostopem-az-do-smrti/](#) ke dni 17.2.2021

85 *Úvahy nad autostopem*, MY 66, roč. 3 (1966), č. 6

5. Šedesátá léta a autostop

5.1 Šedesátá léta

Šedesátá léta, či snad i „zlatá 60. léta“, jsou obzvláště v podvědomí pamětníků nostalgicky vnímána jako období, které mělo svou určitou neopakovatelnou atmosféru.⁸⁶ Zřejmě proto, že se v kontrastu s 50. léty a počátkem 70. let jeví jako období nejvíce liberální v dějinách komunistického režimu v Československu. Obecné uvolnění, které v tomto období nastalo, vyvrcholilo Pražským jarem, které bylo ukončeno 21. srpnem 1968, kdy bylo Československo obsazeno vojsky Varšavské smlouvy pod záminkou kontrarevoluce a období 60. let vystřídala normalizovaná 70. léta. Domnívám se, že období 60. let se může v porovnání s ostatními dekádami jevit jako více atraktivní a liberálnější zejména díky změnám v 50. a 60. letech, které jistou liberalizaci a patrné zlepšení životních podmínek společnosti umožnily.

Změny 50. let byly v historických pracích již mnohokrát popsány – jedná se o reakci na krizi počátku tohoto období (1951–1953), kdy se držení přísně ideologických dogmat v hospodářství a jiných oblastech např. kulturních, negativně projevilo na celkovém stavu životní úrovně většiny obyvatelstva, která v toto období začala stagnovat.⁸⁷ K znepokojení establishmentu navíc společnost začala dávat důrazněji najevo, že pro ni takové podmínky nejsou přijatelné – známé jsou např. masové protivládní demonstrace v Plzni roku 1953.⁸⁸ Tato demonstrace byla reakcí na měnovou reformu roku 1953, kdy většina obyvatelstva přišla o své úspory. V souvislosti s těmito okolnostmi, a též s úmrtím dvou mužů spojovaných s obdobím největších politických represí – J. V. Stalinem a K. Gottwaldem roku 1953, dochází k přehodnocení směru a ideologických cílů. Místo represivní a rigidní cesty se začala velice pomalu prosazovat cesta, která v určitých oblastech umožňovala postupné liberální odbočky. Novým cílem bylo především odstranění propasti a nedůvěry mezi vedením státu a veřejností a toho nelze dosáhnout, pokud předešlá cesta neprosperity a nesvobody byla pro většinu společnosti nejenže neatraktivní, ale především nepřijatelná.⁸⁹

Pro komunistickou stranu se nyní stal prioritou růst životní úrovně obyvatelstva.⁹⁰ Nový směr je též často spojován s XX. sjezdem Komunistické strany Sovětského svazu v

86 Na 60. léta vzpomínají např. Zdeněk Pinc – „60. léta byly nejlepší dobou v této společnosti“ či Karel Kovanda „Já nepochybuji o tom, že kdybych nebyl prožil 68 rok, 60. léta, tak bych asi byl jinej člověk“ – viz *České studentské revolty. 60. léta* [Dokument] režie: Olga Sommerová, ČR, 2016

87 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967. I., [A–O]*, s. 26

88 Tamtéž, s. 26

89 Tamtéž, s. 29

90 Tamtéž, s. 29

roce 1956, kdy došlo k otevřené kritice kultu osobnosti Stalina a zahájení procesu destalinizace. V československém prostředí se tímto otevřel prostor pro kritiku zločineckých praktik z raného období komunistického režimu symbolizovaných dnes nechvalně proslulými politickým procesy v 50. letech, s nimiž souvisí následná rehabilitace části obětí v 60. letech.⁹¹ Výsledkem těchto změn byl nástup postupných liberalizačních trendů 60. let, které historici Franc s Knapíkem shrnují do tří faktorů – otřesení doposud nezpochybnitelných dogmat, intenzivní kontakty se zahraničím a nárůst životní úrovně většiny společnosti.⁹²

Jako mezník 50. a 60. let je často vnímána nová ústava z roku 1960, na jejímž základě se z Československé republiky stává Československá socialistická republika. Socialismus v tomto názvu obsažen se v 60. letech spojuje i s výrazy jako „demokratický“ a později též „s lidskou tvář“. Toto propojení s určitými demokratickými a humanistickými principy charakterizuje posun komunistického režimu z rigidního raného represivního režimu 50. let na uvolněnější režim 60. let, který měl za cíl garantovat svým občanům sociální jistoty a bezpečí, včetně garancí lidských svobod.⁹³ Politickému uvolnění ovšem předchází ekonomické uvolnění v souvislosti s hospodářskou krizí z počátku 60. let.⁹⁴

Uvolnění se přineslo decentralizaci a rozpad mnohých orgánů z počátečního budovatelského období, ale také postupné rozštěpení tradičního komunistického proudu na ortodoxní a reformní křídlo. Náplň reformního proudu je zakotvena v tzv. akčním programu z roku 1968, kdy je již převaha tohoto reformního proudu značná.⁹⁵ S tím se čím dál tím více otevírají nové diskuse a kritika – např. o umožnění v drobném soukromé podnikatelské a zemědělské činnosti, pokračuje se v kritice poválečných komunistických praktik, hovoří se o otázce federalizace Slovenska, jež ztratilo svou autonomii ústavou roku 1960, uvolňuje se

91 Roku 1960 a 1962 proběhly vlny amnestie politických vězňů na základě milosti prezidenta republiky, ale bez rehabilitace. První částečná rehabilitace obětí se uskutečnila roku 1963, ovšem nadále zůstávala většina politických vězňů nerekabitolována. V roce 1968 se otevřela otázka rehabilitace nestraníků a dalších obětí, na čemž měl i podíl nově vzniklý politický klub K-213 jako sdružení politických vězňů, ovšem vzhledem k politickému vývoji po srpnu 1968 se vhodné prostředí na takovou akci vytratilo. Srov. Radek SLABOTÍNSKÝ, *Amnestie prezidenta republiky v letech 1960 a 1962 a rehabilitace politických vězňů v 60. letech*. Disertační práce obhájená na Historickém ústavu Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v roce 2010. Dostupné z <https://is.muni.cz/th/g4dzn/Dizertace.pdf>, ke dni 29. 4. 2021

92 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, s. 109

93 Více viz Přemysl HOUDA – Jan RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, Oeconomica, Praha 2010, s. 177–178.

94 Tamtéž, s. 190

95 Akční program KSČ (1968) je programový dokument reformních komunistů, který neměl za cíl měnit podstatu politického uspořádání ČSSR, ale uskutečnit některé reformy, které by zlepšily místní politickou, sociální i hospodářskou situaci. Opíral se o dobrovolnou podporu veřejnosti, sliboval zajištění politických svobod a občanských práv, zaručoval svobodu umělecké tvorby, konec diskriminace kvůli původu ve školství, federativní uspořádání Čech a Slovenska, uplatňování zásad tržního podnikání aj. P. HOUDA – J. RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, s. 215–216

cenzura, povoluje se obnovení dříve zakázaných institucí jako Skaut či Sokol atd.⁹⁶ Do vedení ÚV KSČ se roku 1968 dostal Alexander Dubček⁹⁷, symbolická osobnost Pražského jara. Konzervativního a protireformistického prezidenta Antonína Novotného vystřídal Ludvík Svoboda.

Nastalé období Pražského jara se nese v duchu vrcholného projevu liberalizačních nálad a kritických diskusí ve společnosti. Československý komunistický režim se začínal ubírat svou vlastní cestou, což ovšem bylo těžce neseno zastánci ortodoxního proudu, kteří svým zvacím dopisem ze dne 3. 8. 1968 dodali záminku k zásahu sovětského vedení do uvolněného československého prostředí.⁹⁸ Dne 21. srpna 1968 překročily hranice Československa vojenské jednotky států Varšavské smlouvy, aby zasáhly proti údajné kontrarevoluci. Přes veškeré počáteční výrazné projevy nesouhlasu a odporu společnosti počala nová éra komunistického režimu, která jakékoli projevy odmítnutí posrpnového vývoje začala tvrdě postihovat. Ani čin studenta Jana Palacha, který se na protest dobového vývoje upálil, ani jiné protestní akce roku 1969 nemohly toto nasměrování k období tzv. normalizace odvrátit.

Výše popsané politické změny v 60. letech se projevy i do nálady společnosti. Společnost se více otevírá západnímu světu a zejména část mladých lidí se nadchla pro západní kulturu big beatu, beatníků a hippies.⁹⁹ Tato liberalizace se projevila i do oblasti umění ať už do hudby, výtvarného umění, literatury či divadelní a filmové tvorby. Do světa literatury a umění pronikají témata, jež byla dříve tabu. Jsou vydávána díla dříve promlčovaných autorů Franze Kafky nebo Karla Čapka, prostor v literatuře získali později cenzurovaní spisovatelé jako Ludvík Vaculík, Milan Kundera, Ivan Klíma aj., jejichž díla se vyznačovala otevřenou kritikou některých komunistických praktik. Oblibu získávají nedávno

96 P. HOUDA – J. RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, s. 214–225

97 Alexander Dubček (1921–1992) byl československý politik, tajemník ÚV KSČ v letech 1968–1969. Pro své reformistické nadšení, charismatické vystupování a lidskost se stal symbolem socialismu s lidskou tváří a obrodného procesu. Srpen 1968 se pro něj stal fatální událostí, z níž se nemohl vzpamatovat. Během období normalizace se stal sledovanou nežádoucí osobou. Po roce 1989 byl jedním z kandidátů v prezidentských volbách. Zemřel na následky tragické autohavárie roku 1992. Další významní reformní komunisté jsou např. osobnosti jako Josef Smrkovský, Čestmír Císař, Ota Šik, František Kriegl atd.

98 Cesta k svébytnému československému socialismu s lidskou tváří byla z Moskvy sledována s obavami již od samého počátku. Československo bylo v tomto období nejsvobodnějším satelitem ve východním bloku. V květnu 1968 byla schválena Brežněvova doktrína, která nadřazovala myšlenku socialismu nad státní suverenitu, čímž legitimizovala případný zásah proti jakémukoli odklonu od socialismu a příklonu ke kapitalismu. V červnu roku 1968 byla zveřejněna Petice Ludvíka Vaculíka 2000 slov, jejíž obsah působil značně protikomunistickou dikcí. V červenci proběhlo setkání pěti zemí východního bloku ve Varšavě, jehož výsledkem byl otevřený dopis varšavské pětky požadující zastavení reformu. Tento nátlak byl reformními komunisty za většinové podpory veřejnosti odmítnut. Zvací dopis českých konzervativních politiků (A. Indra, D. Kolder, O. Švestka, A. Knapěk, V. Biřák) Moskvě se tak stal vhodnou záminkou k zásahu proti československému vývoji. Srov. P. HOUDA – J. RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, s. 262–286

99 Viz P. BLAŽEK – F. POSPÍŠIL, „Vraťte nám vlasy!“

vzniklá divadla malých forem (Na Zábradlí, Semafor, Reduta, Viola), formuje se tzv. nová československá filmová vlna často spojována se jmény osobností jako Miloš Forman, Věra Chytilová, Jiří Menzl či Evald Schorm aj., vznikají populární muzikálové filmy dle západních vzorů jako např. *Starci na chmelu* či *Kdyby tisíc klarinetů*. Hudbě dominují české bigbeatové skupiny jako např. Olympic a popularitu zažívají též popoví a jazzoví zpěváci jako Karel Gott, Eva Pilarová, Eva Olmerová, Waldemar Matuska, Václav Neckář, Marta Kubišová, Helena Vondráčková aj.¹⁰⁰

Do všech těchto oblastí umění pronikl i autostop jako jev spojovaný s mladou generací. Roku 1964 nazpíval Karel Štědrý píseň *Autostop*, přičemž se domnívám, že není náhodou, že vznikla zrovna v tomto roce, kdy byl zaveden organizovaný autostop. Píseň měla nejspíš i propagandistickou úlohu. Stejně jako film *Prázdniny na silnici. Zastavte stop, stop*, který vznikl ve stejném roce za účelem autostop propagovat. Oproti tomu Divadlo Na Zábradlí uvedlo svou mimořádně populární hru *Autostop* už roku 1961, a ta bezesporu podporovala neorganizovanou formu autostopu ve svém svobodném duchu a nabízela jistý satirický pohled na společnost, přičemž poukazovala na mnoho dobových absurdit. Kromě toho, že podporovala mládež v nespoutané činnosti autostopu, neváhala také v náznacích zesměšnit některé socialistické ideologické hodnoty a též materialismus a konzumní společnost. Z důvodu vyjádření pochopení zájmu mladé generace o autostop byla v některých médiích hra kritizována – „*Mladí jsou tu totiž soustavně líčení tak, jako by byl zásadní rozpor mezi nimi a všemi starými, staršími či o něco staršími lidmi, jakoby všichni dospělí byli jakýmsi pytlíčkem zla. (...) Autoři těchto her měli by si však uvědomit, že shovívavým poklonkováním svým mladým divákům neposlouží. Že jim vlastně jen ztěžují pochopit životní problematiku, kterou ve svých hrách řeší.*“¹⁰¹

Kromě tanečních prvků swingu a twistu si mohli mladí lidé zatančit tanec stopaře, který byl taktéž inspirován dobovým fenoménem a dostal se do československého prostředí z Polska.¹⁰² Do výtvarného umění se rozhodlo autostop zakomponovat hned několik umělců. Karel Nepraš, Pavel Fiala a Jan Steklík svou výstavu s názvem *Autostop beze slov* uspořádali roku 1961 v Divadle Na Zábradlí.¹⁰³ Dvě umělkyně Jiřina Adamcová a Věra Merhautová se rozhodly do výstavy *Mladí* věnující se zájmům současné mladé generace, jako jedno z témat zakomponovat též „čekání na autostop“ jako prvek, jež dobovou mládež

100 Více viz P. HOUDA – J. RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, s. 195–207

101 František ČERNÝ, *Malé scénky neznamenaají malé cíle*, Rudé právo, roč. 41–42 (1961), č. 94, s. 4

102 V českém prostředí viz – Taneční listy, roč. 2 (1964), v polském prostředí *Nowy tanec – Nowy rytm*, Radar, roč. 1964, č. 2, výstřižky z archivu Zdenka Thomy

103 *Čas výstav*, Mladý svět, roč. 3 (1961), č. 13, s. 15

charakterizoval.¹⁰⁴ Nejznámější literární počín v českém prostředí z 60. let spojený s autostopem je bezpochyby jedna z povídek z *Druhého sešitu směšných lásek* s názvem *Falešný autostop* od Milana Kundery z roku 1965.¹⁰⁵

Změna politického kurzu měla také vliv na zlepšení životní úrovně veřejnosti. Již v 50. letech se pozvolna začala orientovat výroba i na jiné oblasti než doposud preferovaný těžký průmysl, docházelo k mechanizaci a modernizaci pod heslem „dohnat a předejít“.¹⁰⁶ V důsledku toho se podařilo zlepšit zásobování a rozšířit nabídku a tím pádem se do více domácností dostávaly spotřebiče, které dříve byly známkou luxusu, a to i přes obtíže, která přinesla hospodářská krize na počátku 60. let.¹⁰⁷ Mnoho domácností si tak mohlo dovolit nakoupit domácí spotřebiče (zejm. vysavač, pračku, ledničku atd.) ale též zábavní elektroniku (televizor, rádio, gramofon atd.). Zejména došlo ale k postupné motorizaci, tj. rostl počet vlastníků buď motocyklů či automobilů.

Automobily ale byly stále části společnosti nepřístupné, protože byly velmi drahé, což se změnilo zavedením výroby Škody MB roku 1964, která už byla cenově přístupnější.¹⁰⁸ Nárůst motorismu je doprovázen současným vznikem automobilové kultury, což se promítlo zejména do oblasti médií. Vzniká řada specializovaných časopisů pro vlastníky automobilů – jako např. *Svět motorů* či *Automobil*. Od roku 1966 běžel v televizi pořad *Motoristé na minutku* jako jeden z prvních motoristických pořadů na světě. Tyto časopisy a televizní pořady obsahovaly užitečné rady týkající se nejen chování na silnici, ale též péče o automobily a motocykly a jiné dopravní prostředky, řadu povídek ze světa řidičů a silnic, kde nebývá opomenut ani autostop, který se stal důležitou součástí dobové motoristické kultury. Stopař se stal vedle řidiče a spolujezdce jedním z hlavních aktérů těchto motoristických příspěvků.

Společnost 60. let se tak pomalu mění na konzumní, i když se svými východními specifiky a nedá se tak hovořit o blahobytu ve stejném smyslu jako v západních zemích.¹⁰⁹ I přes obecné zlepšení životní úrovně zde ovšem stále byly problémy, jež růst obecného

104 *Upřímný zájem o mladá*, Obrana lidu, roč. 24 (1965), č. 39, s. 7

105 *Falešný autostop* je příběh o tom, jak mladá žena záměrně zastaví svého přítele a předstírá stopačku. Jedná se pouze o hru, ovšem jakmile dorazí mladý pár na místo ubytování ve hře pokračují a mladý muž nedokáže z role vystoupit a svou dívku vnímat jinak než jako stopačku, a to ani v intimní scéně v hotelu. Nakonec ho probudí až soucit k dívce. Tento příběh je ilustrací křehkosti a zranitelnosti lidské identity. Též ukazuje na cizost dvou aktérů autostopu. Více viz Květoslav CHVATÍK, *Svět románů Milana Kundery*, Atlantis, Brno 1994, s. 40

106 Návrat k těžkému hospodářskému průmyslu jen v roce 1958 v rámci druhého pětiletého plánu, to vedlo až k hospodářské krizi z počátku 60. let.

107 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 108

108 Tamtéž, s. 123

109 Tamtéž, s. 107–108

blahobytu zpomalovaly. Jedná se například o dopravní infrastrukturu, která stále nebyla dostatečně rozvinutá. Některé oblasti vůbec neumožňovaly kvalitní dopravní spojení, které se navíc vyznačovalo dlouhými intervaly.¹¹⁰ A přitom v tomto období bylo dojíždění a dopravování obvyklým jevem, což bylo dáno i bytovou krizí, která způsobovala, že v důležitých centrech a regionech nebylo dostatečné množství bytů a lidem tedy nezbývalo nic jiného než se za práci (nebo jinými záležitostmi) dopravovat z větších vzdáleností.¹¹¹ Mnoho lidí strávilo tak velkou část dne dojížděním za prací a domnívám se, že není překvapivé, že část z nich pro větší rychlost a pohodlnost volila raději vlastní dopravní prostředek či autostop (kvůli nedostupnosti automobilů z finančních důvodů). I přes některé nedostatky je ale jisté, že v 60. letech u většiny společnosti životní úroveň stoupla a je jedním z charakteristických jevů doby.

Z výše uvedeného lze soudit, že 60. léta přinesla zásadní proměnu společnosti. Do politické i kulturní sféry se postupně projeví liberalizační nálady. Změna společnosti byla také dána postupnou zlepšující se kvalitou životní úrovně. Ačkoliv autostop existoval už dříve, rozvoj tohoto fenoménu byl dán právě touto přeměnou společnosti, která byla započata v druhé polovině 50. let a postupně pokračovala v 60. letech. Zlepšení životní úrovně umožnilo nárůst motorizace a tím podporu autostopu, který jakoby byl zároveň ve své nesvázané podstatě jedním z projevů liberalizačních nálad ve společnosti. Autostop se tak stal důležitou činností, jak se nejen přepravovat z místa na místo kvůli výše uvedeným nedostatkům, ale též způsobem trávení volného času a pro mnohé také svébytným životním stylem.¹¹² Jeho rozvoj dokazuje nejen množství článků a pozornost médií, ale také jeho proniknutí do světa kultury jako jedno z témat spojované se společností a zejména mladou generací.

5.2 Šedesátá léta a volný čas

Nárůst volného času je jedním z charakteristických trendů poválečných let. Jeho nárůst umožnilo uzákonění zkrácení celkové pracovní doby roku 1956 na 46 hodin týdně oproti původním 48 hodinám a později roku 1968 bylo prosazeno další zkrácení v podobě přechodu z šesti pracovních dní na pět dní, tedy zavedením volných sobot.¹¹³ K volnému času je třeba započítávat i období dovolené a státních svátků. O tom, jak tento nově nabytý

¹¹⁰ Tamtéž, s. 85

¹¹¹ Tamtéž, s. 85

¹¹² Autostop byl v médiích často uváděn jako „životní styl“, „móda“ či jeden z „generačních příznaků“, viz Jana ŠTROBLOVÁ, *Život mládeže atd.*, Plamen, roč. 3 (1961), č. 11, s. 71–72

¹¹³ M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, s. 75–77

volný čas ideálně naplnit, se v oficiálních kruzích mnoho hovořilo, což bylo dáno i nově vzniklým diskusním prostorem vzniklým nastolením tzv. nového směru.¹¹⁴

Konkrétně se o volném čase začíná hovořit od roku 1956 v souvislosti s ústupem od transformace tuhého centralistického řízení společnosti.¹¹⁵ Snaha o kontrolu privátní sféry občana socialistického zřízení je zakotvena i v nové ústavě roku 1960.¹¹⁶ Volný čas se měl ideálně trávit tak, aby to bylo v souladu se zájmy společnosti. Zájem společnosti byl jednotlivec, který byl poslušný socialistickému zřízení a vlasti. Přístup k volnému času člověka nejlépe vyjadřuje tento citát – „*Člověk musí mít oprávněný pocit, že o svém volném čase a jeho využití rozhoduje naprosto svobodně. Na druhé straně ovšem ani společnosti nemůže být lhostejné, jak lidé svůj volný čas tráví.*“¹¹⁷ To naznačuje, že výchova jednotlivců ve volném čase neznamenal nutně neustálý dohled, ale spíše vytvoření vhodné nabídky trávení volného času, ze které si může občan vybrat.¹¹⁸

Na to, jak lidé trávili volný čas, mělo vliv, do které sociální a věkové skupiny spadají. Obecně lze říci, že se ustupovalo od kolektivně tráveného volného času, navzdory tomu, že ten byl vnímán stranou jako nejvíce ideální a postupně lidé upřednostňovali spíše trávení volného času v okruhu rodiny a známých. Také dávali přednost spíše pasivnímu odpočinku než aktivní činnosti. Kratší volný čas vyplňovali lidé individuálními zájmy (sledování televize, poslech rozhlasu, četba, sběratelství atd.), zatímco delší volnočasové období pak např. výlety, chalupařením či rekreačním pobytem. Praktikování cestování a turismu je v 60. letech globálním trendem.¹¹⁹

Jestliže pro většinu obyvatelstva platilo, že si o svém volném čase převážně rozhodují sami bez přísnějšího dohledu, tak tento přístup neplatil pro všechny skupiny obyvatelstva stejně. Zejména pro děti a mládež toto částečně neplatí, i když i pro ně zejména v druhé polovině 60. let byl tento dohled o trochu méně neúprosný.¹²⁰ Nad těmito skupinami obyvatelstva nadále přetrvával zájem mít volný čas spíše pod kontrolou. Mládež a děti byli pro establishment důležitou skupinou, protože nepoznali kapitalistické uspořádání společnosti, a navíc zde panovala představa, že mladá věková skupina se bude nejspíše vychovávat. Bylo v zájmu socialistického zřízení vychovat z mladé generace pokračovatele a následné budovatele socialistického režimu. Ovšem jak se na konci 50. let a v 60. letech

114 Předcházející éra se nesla v duchu budovatelské rétoriky a pro mnoho otázek se tak otevřel prostor až později – viz M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 103

115 Tamtéž, s. 51

116 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 119

117 Tamtéž, s. 75

118 Tamtéž, s. 75

119 Srov. P. MÜCKE – L. KRÁTKÁ (eds.), *Turistická odysea*

120 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 299

ukázalo, zejména mládež byla vůči hodnotám režimu nejvíce lhostejná až náchylná k odklonu od nich. Snaha dohlížet na volný čas mládeže tak vycházela i z této příčiny, a kromě toho měla i zamezit rostoucí kriminalitě mládeže a jejich příklonu k západnímu světu.¹²¹

K znepokojení establishmentu preferovala mládež trávení času neorganizovaným a individualistickým způsobem. Volný čas si krátili návštěvou kina, poslechem hudby, sledováním filmů, posezením s přáteli atp. Takové trávení volného času sice nebylo z pohledu strany ideální, jelikož nemělo kolektivistický charakter, ovšem nespadlo ještě do vyložené kategorie „nonkonformní“. K tomu patřily zejména patologické jevy jako kriminalita, alkoholismus, narkomanie, ale též jevy, jež by dnes nebyly stejně jako předtím hodnoceny jako nevyhovující. Jednalo se o jevy, kdy se mládež ve velkém množství a na delší časové období vzdálila dohledu oficiálních struktur či rodičů – mezi takové nonkonformní jevy patřil často zmiňovaný tramping, ale také opomíjenější autostop.¹²²

Autostop se stal oblíbeným způsobem, jak trávit čas, již v 50. letech a zájem o tuto činnost v 60. letech jen narůstal. U mladých lidí byl uváděn jako jeden ze zájmů v řadě dalších koníčků v dobových inzerátech na seznámení vedle hesel jako např. film, příroda, tanec, jazz, sport, cestování atp., což nejenže opět svědčí o jeho mimořádné popularitě, ale také o samozřejmosti jeho zařazení mezi činnosti ve volném čase, k nimž se autoři inzerátů hlásí.¹²³ Ovšem pro svou nekonformnost ve své nesvázanosti, individualitě a potenciální kriminalitě nebyl zrovna vítaným a stejně jako u trampingu zde byla snaha jej začlenit pod oficiální struktury.¹²⁴

Obecně by se dalo říci, že v 60. letech vznikl v důsledku nových nařízení volný čas, jež bylo třeba nějak vyplnit, a to ideálně způsobem v souladu se zájmem socialistického režimu. Jedním z forem trávení volného času byl i autostop, rozšířený zejména mezi mladými lidmi, který ovšem nebyl brán jako zcela vhodný, protože nenabízel možnost kontroly nad jeho aktéry. Autostop nabízel možnost cestování, které nebylo podmíněno vlastnictvím automobilu nebo jiného dopravního prostředku a nebyl ani svázán jízdním řádem. Umožňoval tak rozvoj turismu, který byl v 60. letech velmi oblíben.

5.3 Československý turismus v šedesátých letech

121 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 312–336

122 Tamtéž, s. 192

123 Viz např. Mladý svět, Obrana lidu, Rudé právo (hodně se objevují roku 1964, ale jinak po celé sledované období)

124 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 192

Jedním z forem trávení volného času byl v 60. letech turismus a cestování. Touha cestovat byla v 60. letech mimořádně veliká a zejména od 60. let se cestování stává integrální součástí života lidí.¹²⁵ Zatímco raná 50. léta se nesla spíše v duchu uzavřeném vůči světu, oproti tomu 60. léta byla dobou, kdy se Československo cíleně otevíralo zahraničním turistům, ale také kdy se i českoslovenští obyvatelé čím dál častěji vydávali na zahraniční cesty.¹²⁶ Tato změna souvisí nejen s postupným uvolňováním, které je v druhé polovině 50. let a 60. letech patrné, ale také s rostoucí životní úrovní, jež umožnila naplnit nově nabytý volný čas právě cestováním a turismem.

Ovšem i přes zvýšení životní úrovně většiny lidí byla nadále dovolená v zahraničí vnímána jako luxusní, protože nebyla dostupná všem vrstvám společnosti.¹²⁷ Není možné ani opomenout skutečnost, že českoslovenští občané spadající pod sféru sovětského vlivu neměli pro cesty do západních zemí jednoduché podmínky. Cestování do západního bloku bylo podmíněno množstvím byrokracie a formalismu, např. získání pasu a tzv. výjezdní doložky, s tím, že získání těchto dokladů bylo spojeno s prověřováním dané osoby. Osoba, která v určitém směru nevyhovovala daným ideologickým představám (např. nevyhovující kádrový posudek) nemohla potřebné doklady jednoduše získat. Z důvodu těchto byrokratických komplikací a rovněž kvůli finanční nákladnosti většina občanů trávila dovolenou převážně v domácích rekreačních zařízeních, ubytovnách a autokempech, jejichž počet rostl zejména od počátku 60. let, kdy bylo do odvětví cestovního ruchu investováno.¹²⁸

Jedním ze způsobů, jak cestovat, bylo využití možnosti organizovaných zájezdů a cestovat tak ve větším kolektivu, což bylo z ideologického hlediska i podporováno a propagováno. S tímto fenoménem výběrových rekreací je spojeno ROH¹²⁹, které organizovalo v podnicích dovolené a zájezdy pro zaměstnance, a to ve spolupráci s cestovními společnostmi jako Turista nebo ČEDOK¹³⁰. Tento způsob rekreace v rámci podniku je především v laickém podvědomí spojován s 50. léty díky filmům *Dovolená*

125 P. MÜCKE – L. KRÁTKÁ (eds.), *Turistická odysea*, s. 8

126 V období po únoru 1948, kdy proběhl komunistický převrat, převládala snaha režimu o izolaci země, a tedy omezení cest do zahraničí a omezení přílivu cizinců. Teprve v souvislosti s procesem tzv. destalinizací a částečném ústupu od přísného centralismu se cestovní ruch mohl začít více rozvíjet. – viz M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967. I., [A–O]*, s. 187

127 P. MÜCKE – L. KRÁTKÁ (eds.), *Turistická odysea*, s. 79

128 Od roku 1963 je jako jedna z reakcí na špatnou ekonomickou situaci zahájena podpora domácího cestovního ruchu jako oblast, z níž se později investované prostředky vrátí. Následkem investic jsou nově vybudované hotely, rekreační oblasti u nově zbudovaných přehrad, nové ubytování v horských oblastech atp. – viz P. MÜCKE – L. KRÁTKÁ (eds.), *Turistická odysea*, s. 84–85

129 Revoluční odborové hnutí, dále jen ROH

130 Československá dopravní kancelář, dále jen ČEDOK

s *Andělem* (1952) a *Anděl na horách* (1955)¹³¹, jež tento způsob rekreací propagovaly. Nicméně i v 60. letech zájem o tento způsob rekreace neupadal, např. roku 1963 se ho zúčastnilo cca 286 000 osob.¹³² Kromě dlouhodobějších rekreací a zájezdů nabízelo ROH také ty krátké, např. jednodenní výlety po památkách, hradech a zámcích, jež se rovněž těšily jisté popularitě.¹³³

Kromě již výše uvedených cestovních společností je třeba zmínit též Cestovní kancelář ČSM fungující od roku 1955. Cítila na věkovou skupinu osob ve věku od patnácti do třiceti let a nabízela jim krátké i delší zájezdy do zahraničí, a to nejen do východních, ale také západních zemí. Podmínkou účasti ovšem byl vyhovující kádrový posudek, což značně limitovalo počet osob, jež se k příležitosti vyjet do zahraničí mohli dostat. Kromě dlouhodobých pobytů v zahraničí také nabízela výjezdy na sportovní utkání a na mezinárodní budovatelské tábory a brigády, což se těšilo velkému zájmu. Na konci 60. let mělo ročně celkem využít tyto služby asi 120 000 osob.¹³⁴

Zájezdy organizované Cestovní kanceláří ČSM zajišťovaly celý program zájezdu, což znamenalo, že si mladí lidé nemohli zorganizovat čas pobytu v zahraničí tak, jak by si přáli, a to byl zřejmě jeden z důvodů, proč byl tento způsob cestování ze stran některých mladých lidí kritizován.¹³⁵ Součástí kritiky bylo, že mladí lidé neměli možnost cestovat jiným než organizovaným způsobem a ten také nebyl umožněn všem.¹³⁶ Tato nemožnost plánování vlastního programu včetně nemožnosti cestovat jinak než organizovaně se mohla ostatně stát i důvodem, proč volit individuální způsob cestování jako právě levný autostop.

Mezi toužebnými destinacemi mladých lidí v 60. letech dominují především země západního bloku. Mladí lidé v dokumentu *Největší přání* jmenují zejména Francii a Itálii.¹³⁷ Také podle anket zveřejněných na stranickém jednání z roku 1966 většina mladých lidí upřednostňovala na prvním místě USA, pak Francii, Itálii, SSSR, Velkou Británii, Jugoslávii, Rakousko a NSR.¹³⁸ Touha navštívit západní země u mladých lidí bezesporu

131 Režisérem obou snímků je Bořivoj Zeman. Hlavní roli rekreanta Gustava Anděla si zahrál populární český herec Jaroslav Marvan. Ve vedlejších rolích excelovali mimo jiné Josef Kemr, Stella Zázvorková, Milena Dvorská, Stella Májová, František Filipovský a další.

132 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 338

133 Tamtéž, s. 342

134 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967. I., [A–O]*, s. 189

135 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

136 Ivo MOŽNÝ, *Největší sen*, Literární noviny, roč. 4 (1965), č. 12, s. 3

137 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

138 USA 52,32 %, Francie 33,67 %, Itálie 23,65 %, SSSR 16,75 %, Velká Británie 16,75 %, Jugoslávie 8,36 %, Rakousko 4,68 %, NSR 4,51 %, viz Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladé generace, s. 6

souvisela s přáním vytvořit si o západním světě a kapitalismu vlastní názor.¹³⁹ Ze socialistických zemí se staly oblíbenými destinacemi ty, které měly přístup k moři jako např. Jugoslávie či Polsko. Obě tyto země se staly i častými cíli autostopařů.¹⁴⁰ Z domácích destinací bylo oblíbené také Slovensko často konkrétně kvůli jeho malebným horským oblastem (zejm. Nízké a Vysoké Tatry, Velká a Malá Fatra, Malé Karpaty). I české horské oblasti byly velice populární, obzvláště v zimním období (zejm. Krkonoše, Jizerské hory, Beskydy). Kromě toho byly velmi oblíbené nově vzniklé rekreační oblasti v okolí velkých přehrad (zejm. Slapy, Lipno, Orlík a slovenská Orava).¹⁴¹ Rovněž na tyto destinace bylo možné se dopravovat autostopem, a to zejména v letním období.

Ačkoliv bylo z hlediska ideologie upřednostňováno kolektivistické a organizované trávení rekreací, dovolených a výletů, většina obyvatelstva postupně začala upřednostňovat individualistické trávení dovolených a prázdnin.¹⁴² Výrazně stoupla popularita chalupaření. Chaty a chalupy se staly oblíbenými místy odpočinku jak během nově ustanoveného dvoudenního víkendu, tak také během času dovolených a prázdnin. Uchylovaly se na ně celé rodiny a známí, kteří si tak vynahrazovali odloučení během pracovního roku. Obecně trend trávení volného času v okruhu rodiny a blízkých velmi sílil.¹⁴³ Část mladých lidí zase s oblibou trávila neorganizované prázdniny a dovolené s přáteli často formou trampingu, autostopu, divokého táboření atp., jež slibovaly navštívení lokalit, míst a památek dle vlastního uvážení, a to velmi levnou formou.

Z výše uvedeného vyplývá, že touha po cestování a turismu v 60. letech stoupla, což je dáno liberálnější kulturně–politickou dobovou atmosférou. Zlepšující se životní úroveň umožňuje části populace plnit jejich touhu cestovat a poznávat nové země, ovšem to je stále ještě limitováno finančními náklady, byrokracií spojenou s ideologickým zřízením režimu, který nepovoluje některým lidem vycestovat a částečným odporem establishmentu k neorganizovanému a individualistickému rozvoji cestovního ruchu. Domnívám se, že tyto podmínky, společně s rozvojem motorismu, vznikem volného času a liberalizačními náladami ve společnosti, tvoří základní rámec pro rozvoj autostopu v 60. letech.

139 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

140 Stopaři Z. Thoma a jeho přítel se vydali autostopem do Jugoslávie a své putování částečně popsali v reportáži *Stopem na Balkán*, MY, roč. 1 (1964), č. 12. Cestování autostopem do Polska bylo podpořeno v období organizovaného autostopu, kdy se roku 1965 rozšířila platnost autostopařského průkazu i na polské území.

141 P. MÜCKE – L. KRÁTKÁ (eds.), *Turistická odysea*, s. 85–86

142 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 138

143 Tamtéž, s. 348

6. Jak probíhal autostop?

6.1 Kdy?

Autostop je činnost možnou provádět po celý rok, ovšem chladnější a deštivější období jí nejsou příliš nakloněny. Po zahájení organizovaného autostopu bylo období autostopu od jara do podzimu¹⁴⁴, kdy byly vozovky suché a méně hrozilo nebezpečí smyků či jiných dopravních nehod. Je to činnost spojovaná především s letním obdobím, prázdninami a dovolenou. Důvody pro to jsou prosté. V letním období končí semestr vysokoškoláků a středoškoláků, kteří jsou jedni z hlavních aktérů autostopu, vzniká jim tak volný čas, který mohou vyplnit cestováním či výlety. Rovněž teplé počasí umožňuje přespání pod širým nebem a případné dlouhé čekání na silnicích, které by chladné počasí podzimu a zimy neumožnilo.

Existují ovšem motivace pro použití tohoto způsobu přepravy, které nejsou omezeny na určitou dobu. Pokud motivací k autostopu byla levná přeprava, nedostatečná dopravní infrastruktura či nějaká nouzová situace (zranění znemožňující chůzi, porucha vozidla atp.), nelze vyloučit, že tyto motivace mohly vést k autostopu po celý rok. O existenci autostopu i v zimních obdobích či mimo stopařskou sezónu svědčí např. prosincový článek v časopise Květy o provádění silniční kontroly, při které byla ve voze jednoho z řidičů pokárána stopařka bez občanského i autostopařského průkazu¹⁴⁵ nebo i vyprávění jednoho z řidičů, který v listopadu 1964 na silnici u Ústí nad Labem „uviděl v pusté krajině za silné vichřice a drobného deště dvě zmrzlá stvoření“¹⁴⁶ a následně jim zastavil a svezl je. Další ze stopařů popisuje, jak mu při autostopu v zimě zastavil pohřební vůz.¹⁴⁷

Autostop bylo vhodnější provádět ve dne, dokud bylo světlo. V noci kromě nižší viditelnosti a nižší frekvenci projíždějících vozidel navíc stopař podstupoval větší riziko. Řád autostopu¹⁴⁸ zastavování aut v noci nepodporoval, ba přímo zakazoval – „V řádu autostopu, se kterým se má každý autostopař seznámit, je jasně řečeno, že se nesmí stopovat v noci. Toto opatření chrání především řidiče. Omezit stopování přímo hodinami nelze – protože se od 22. 3. do 31. 10. den prodlužuje a krátí.“¹⁴⁹ Ačkoliv se zde mluví o ochraně řidičů, autostop v noci byl nebezpečný zejména pro ženy. Řidiči se v noci mohli setkat spíše

144 Dle bodu 3. v Řádu autostopu – „Akce autostopu začíná vždy o „turistické neděli“, tj. první jarní neděli v roce a končí 31. října běžného roku“ – viz archiv Zdeňka Thomy, Řád autostopu z r. 1964, 1965

145 Zdeněk PROVAZNÍK, *Všeliké kvaltování*, Květy, roč. 14 (1964), č. 50, s. 4

146 Jaromír BALÁK, *Jak se pozná slušný stopař*, Mladý svět, roč. 7 (1965), č. 17, s. 11

147 Bohumil SMRČKA, *Stručný úvod do autostopu*, Kulturní tvorba, roč. 1 (1963), č. 37, s. 7

148 Řád autostopu obsahoval seznam pravidel, s nimiž měli stopaři povinnost se seznámit po zavedení organizovaného autostopu dne 22. 3. 1964 – více viz kapitola *Organizovaný autostop*

149 *Tribuna Auto Stopu, Rozhovor s Václavem Vlčkem, tajemníkem ústřední komise autostopu*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 12, s. 7

s krádežemi, zatímco ženy se stávaly obětí obtěžování či znásilnění, které mohlo končit i smrtí. Pokud se začalo smrákat, většinou se stopaři připravovali ke spánku, kde se dalo, často přímo v krajině - *“Už se šerilo, stáli jsme na silnici za Litomyšlí a naše naděje na pokračování v cestě byla čím dál menší. Všichni kolemjedoucí oplývali netečností. Nezbyvalo, než se najíst a nějak se připravit ke spaní.”*¹⁵⁰

Ovšem i tak nebyl noční autostop zcela neobvyklý či naprosto nemyslitelný. Zatímco někteří stopaři se po smrákání připravovali ke spánku, kde se dalo, jiní stopaři se rozhodli ve své cestě pokračovat i přesto, že nastala noc. O tom, že tma a noc není pro autostop překážkou, hovoří svědectví Thomy, který měl zkušenost s nočním stopem nejen v Československu, nýbrž i v Polsku – *„Pro mnohé stopaře je noční stop asi novinkou, ale mohu z vlastní zkušenosti říci, že i v noci se dá jezdit, a to docela úspěšně.”*¹⁵¹ Následně se rozepisuje, jakým způsobem se noční autostop nejvhodněji prováděl. Na nočním autostopu bylo vhodné se tvářit příjemně a snažit se udělat dobrý dojem (třeba už vhodným oblečením) zejména v okamžiku, kdy byl stopař osvětlen světly auta. Bylo dobré, když se stopař postavil nejlépe na frekventované a dobře osvětlené místo – *„osobně mávám nejraději ještě na pokraji městečka pod nějakou pouliční lampou.”*¹⁵² Pokud byl čekáním příliš unaven, mohl si na chvíli odpočinout např. u patníku na silnici, na svém stanovišti. Řidiči na silnici v noci byli dle všeho celkem ochotní - *„Někdy tě šéf¹⁵³ bere proto, že už je unaven a potřebuje někoho, aby ho bavil, aby neusnul. Pak musíš vystrachat zásobu anekdot, kecat o všem možném, dávat pozor na šéfa, kdy se mu zase začne sklánět hlava a my míříme do příkopu, popřípadě s ním zpívat.”*¹⁵⁴ Přítomnost další osoby jim pomáhala nejen nepodat se spánku, ale také hlídat různá méně viditelná vozidla či osoby pohybující se ve vozovce.

6.2 Co s sebou a co na sebe?

Pro bližší pochopení rozlišuji autostop krátkodobý či dlouhodobý, dle délky cesty související s jeho motivací. Autostop jako poměrně rychlý a levný přesun suplující nedostatečnou či drahou dopravní infrastrukturu trvající ne déle než jeden den lze nazvat krátkodobým. Autostop jako způsob dopravy využívaný po celé prázdniny nebo delší cestovatelské období lze nazvat dlouhodobým.

150 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 5

151 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Noční stop*, 1963

152 Tamtéž

153 „Šéf“ či „šéfik“ je jedno z označení, kterým stopaři nazývali řidiče – viz např. archiv Zdeňka Thomy, scénář ke krátkému filmu *Prázdniny na silnici. Zastavte stop, stop*, s. 35

154 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Noční stop*, 1963

Pokud se stopař vydal na cestu za cílem dlouhého výletu a cestování, tedy na autostop dlouhodobý a ne krátkodobý, musel se náležitě vybavit a připravit. Jednou z možných inspirací mohly být články, kde se radí, jak správně zabalit tornu na cesty, s tím, že se jedná o rady spíše lidem, kteří se chystají do přírody stanovat.¹⁵⁵ Stopaři dle všeho volili možnost vzít s sebou co nejmenší počet věcí, protože velká zavazadla se mohla stát překážkou při pěším přesunu či mohla zabírat příliš mnoho místa ve vozidle řidiče a stát se důvodem, proč řidič nezastavil.¹⁵⁶

Při popisu cesty na Slovensko významný biolog a spisovatel Václav Větvíčka¹⁵⁷ vzpomíná, že - „měl jsem sebou jedny trenýrky, jedny krátké kalhoty po bratranci Borkovi (...), jedno nebo dvě trička a snad něco jako mikinu nebo plátěnou bundu. Spacák jsem neměl, jen mi maminka sešila starou deku, co na ní obvykle žehlila prádlo, a tu jsem měl smotanou provázekem jako vandrovník za starých časů. Stan jsme měli áčko bez podlahy, půjčený, tyče k jeho postavení jsme si pokaždé museli někde uříznout (...).“¹⁵⁸ Podobně své skromné vybavení popisuje i autorka reportáže líčící zážitky z prázdninového autostopu se svou přítelkyní - „A tak jsme se druhý den sešly na konečné stanici čtrnáctky (...) s dekou, kartáčkem na zuby a stokorunou v kapse.“¹⁵⁹ Na delší cestu si s sebou do Skotska v roce 1965 B. Novák zabalil - „spacák, stan, džínsy, dvojce boty, koženou bundu, dvě košile (jednu bílou silonovou pro reprezentaci), tornu, několik párů ponožek, 80centimetrový uherák, kus turistického salámu za pět korun, čokoládu, 2 libry a hodně optimismu, protože s těmi dvěma librami se nedají dělat zázraky.“¹⁶⁰

To, že si kromě oblečení také stopař mohl vzít něco k jídlu, například radí příručka *Autostop do kapsy*. Pokud by ovšem měl stopař problém s nedostatečným vybavením, mohl si nějaké nechat zaslat, jak zjistil stopař Jan Munzar při rozhovoru s jinými stopaři – „Dozvěděl jsem se třeba, že někteří stopaři si dávají při delší cestě z domova posílat do

155 Např. *Umíte správně zabalit tornu?* Za krásami domova, roč. 6 (1960), č. 1, s. 17

156 Karel FRIML, *Autostop do kapsy*, Příloha časopisu Mladý svět, rok neuveden (jistě ale po zavedení organizovaného autostopu), s. 3, z archivu Zdeňka Thomy

157 RNDr. Václav Větvíčka (*1938) je významný český biolog, botanik a spisovatel. Roku 2018 mu byla prezidentem Milošem Zemanem udělena medaile Za zásluhy v oblasti vědy. Ve své vzpomínkové knize popisuje prázdninovou cestu na Slovensko, kam se autostopem ve svých studentských letech s přáteli vydal. Viz následující citace.

158 Václav VĚTVÍČKA, *Moje vzpomínková dobrá jitra*, Jan Vašut, Praha 2004, s. 59

159 Věra BECKOVÁ, *Reportáž psaná na kolena*, Krásy domova, roč. 5 (1966), č. 4, s. 16. Ovšem zde se vzhledem ke skutečně skromnému vybavení na celé prázdniny může jednat o pouhý literární obrat. Na ilustrační fotografii tohoto článku jsou dvě ženy, každá má svůj batoh a jedna z nich drží v ruce kytaru. Fotografie není popsána, a tak by se mohlo zdát, že se jedná o autorku článku a její společníci. Ovšem stejná fotografie byla použita už od dva roky dříve v časopisu Mladý svět (roč. 6, č. 12), tudíž se pravděpodobně jedná o pouhou ilustrační fotografii, není tedy jisté, co skutečně s sebou ženy měly.

160 *Stopem do Skotska*, Průkopník, 7.10.1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

některého z míst balíky s prádlem a pekáčem buchet.“¹⁶¹ Někteří popisují československé stopaře jako naopak ty s důkladným vybavením, což mohlo pak vést ke kombinaci autostopu s jiným způsobem cestování – „českoslovenští stopaři se vyznačovali výlučně sportovním oblečením, velkými batohy s konzervami, pytlí a stany. Proto jezdili hlavně výlučně nákladními auty, autobusy a těžšími dopravními prostředky.“¹⁶²

Stopař, který se vydal na delší cestu, vše potřebné zabalil ideálně do torny, batohu či „rance“, jelikož umožňovaly lepší přesun. Stopařky ženy mohly od roku 1964 zakoupit speciální větší květovanou kabelku s nápisem STOP.¹⁶³ Za jakým přesným účelem byla kabelka vyráběna se mi nepodařilo zjistit, neboť kromě fotografie nemám jiné dochované prameny. Nicméně se domnívám, že není náhodou, že začala být vyráběna roku 1964, kdy byl od března zaveden a propagován organizovaný autostop. Mohla tedy sloužit k propagaci autostopu, svým velkým nápisem též dobře upoutávat pozornost řidiče a také není vyloučeno, že se jednalo o prostý ale zároveň užitečný módní doplněk. Autostop byl brán od začátku 60. let stále více i jako módní záležitost – mezi mladými lidmi se tímto dostal do oficiální módní industrie, což jen potvrzuje jeho mimořádnou popularitu.

Součástí přípravy byla volba takového oblečení, jež působilo dobrým dojmem. Slušný vzhled bylo nejčastěji zmiňované kritérium při rozhodování řidičů, zda stopaři zastavit či nezastavit. Neupravený a špinavý vzhled a neupravené či dlouhé vlasy jsou naopak často kritizovány – „rád zastavím slušnému stopaři, ale když vidím ty vlasaté ohavy, tak vůbec neubírám plyn. Špatně oblečeného a špinavého člověka nebere rád do vozu nikdo.“¹⁶⁴ Podobně „jsou tací, kterým se nezastavuje, ani když by se člověk za volantem měl nudou ušilhat. To jsou ty typy zarostlých klacků, kteří vyvádějí na silnici scény, při kterých ohrožují bezpečnost silničního provozu.“¹⁶⁵

Význam oblečení pro úspěšný autostop zmiňují i sami stopaři. Ilustrační je příhoda jednoho z nich, který zatímco jeden čas jezdil oblečen v „texaskách“ s kytarou a nedařilo se mu nikoho zastavit, na příště zvolil jiný oděv, kytaru odložil a stopem se dostal všude, kam potřeboval, daleko rychleji. Tato zkušenost mu nepřipadla příliš spravedlivá a byl raději pro to, aby se stopaři podle oblečení neposuzovali.¹⁶⁶ Řidiči, pro které nebyl vzhled na první pohled překážkou pro svezení a zastavili, ovšem existovali, ale někteří z nich pak nemuseli na své rozhodnutí vzpomínat v dobrém – „Tuhle jsem zastavil dvěma slečnám, měly hlavu

161 Jan MUNZAR, *I stopař musí spát*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5.

162 Eva NYKLOVÁ, *Se Švejkem na silnici*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5.

163 Archiv Zdeňka Thomy, v jednom ze sešitů je tato kabelka vyfocena a popsána

164 *Autostop mladé pravdy. Anketa Autostopařská*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

165 Karel HRUBEC, *Nastává zlatý věk stopařů*, Květy, roč. 14 (1964), č. 11, s. 17

166 *Co soudíte o autostopu?* Obránce vlasti, 16. 6. 1965, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

jako zčuchané hnízdo. Povídám z legrace – když se chcete vézt ve volze, tak byste se mohly aspoň trochu učesat. Jedna z nich mi odsekla – komu se to nelíbí, ať se na mě nedívá a koukejte, abychom jeli.“¹⁶⁷ nebo „Nevadí mi, když jsou nedobrovolně zřízení nepohodou, a vůbec mi nevadí, když jsou prosyceni kouřem táboráku, těžko však mohu poručit vlastnímu žaludku a čichovým orgánům, aby po několika minutách nereagovaly na ostrou výstrahu vycházející přímo ze zdroje: z dlouho nemytých nohou! Vezl jsem totiž dva takové šestnáctileté muže z brdských lesů. I když mi jejich tváře záhy vypadly z paměti, musím dodnes na ně nerad vzpomínat. Dokázali během krátké jízdy dokonale zamořit prostor vozidla.“¹⁶⁸ Neupravený vzhled by nebyl překážkou pro svezení ani Hraběti, který na otázku domovnice, zda by svezl „votrhánka“, pokud by měl auto, odpovídá kladně - „já bych pořád měl strach, že třeba zrovna ten, kterému jsem nezastavil, může být ten nešťastný Verlaine nebo ten Hašek a třeba Gellner, a že tam jsou možná všichni pohromadě, čekají (s tou nezměřitelnou trpělivostí vandráků), až konečně dočteme jejich sebraná díla a půjdeme si najít je, živé, někde na silnici“.¹⁶⁹ I takoví stopaři se tedy dočkali svého odvozu.

Je logické, že špinavému člověku nebyli někteří řidiči ochotni zastavit, protože by se jim nemusela zamlouvat představa znečištěného vozu. Zde jde i o jinou otázku, a to, zda stopaři popisovaní jako zarostlí, votrhánci, vlasaté ovahy atp. byli skutečně špinaví, či byli pouze jedni z mnoha mladých lidí, kteří si nechali narůst dlouhé vlasy nebo vousy. Ačkoli někteří stopaři dle svědectví Thomy oblékali staré oblečení, které mohlo působit „otřhaně“ - konkrétně „historickou bundu“, o níž se domnívali, že jim přinese štěstí pro zastavení vozu a nosili ji „ikdyž se sype“¹⁷⁰, majitel dlouhých vlasů nemusel být nutně špinavý a otrhaný, ale nemusel být řidiči kladně přijímán jako „vlasatec“ či „mánička“ pro svůj rebelský vzhled spojovaný s kulturou západních zemí, odkud se do východních zemí rozšířil.¹⁷¹ Ovšem takový mladý člověk mohl být vnímán ve špatném světle, protože starší generace nebyla na takové extravagance zvyklá.¹⁷²

Že k neochotě k zastavení vedly právě delší vlasy nebo vousy, směřuje i výkřik z okénka jednoho z řidičů „Vohol se, pak tě vezmu“ adresovaný mladému Thomovi, který se na problematiku delších vousů chystal s přáteli napsat jednu kapitolu *Vousáci na stopu a*

167 *Autostop mladé pravdy. Anketa Autostopařská*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

168 Jiří HAVEL, *O autostopu z auta*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 38, s. 9

169 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 9

170 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Stopařské pověry*, 1963

171 Vlasatá móda se v Československu začala nejvíce rozšiřovat v letech 1964–1965, viz Petr BLAŽEK – Filip POSPÍŠIL, *Vraťte nám vlasy. Máničky, vlasatci a hippies v komunistickém Československu*, Academia, Praha 2010, s. 88

172 Petr BLAŽEK – Filip POSPÍŠIL, *Vraťte nám vlasy. Máničky, vlasatci a hippies v komunistickém Československu*, Academia, Praha 2010, s. 119

jejich problémy do připravované, ale bohužel nepublikované Encyklopedie autostopu.¹⁷³ Podobné problémy měl při autostopu i zpěvák Waldemar Matuška, který pravidelně využíval autostop na cestování do Prahy a na auta prý čekal dlouhou dobu, právě kvůli svému vzhledu – „*Vono taky – stopuj s takovou hlavou auta, že jo.*“¹⁷⁴ Dlouhé vlasy a vousy pak s příchodem Pražského jara, kdy společnost zažívala celkové uvolnění a západní kultura byla přijímána daleko kladněji, přestávaly být takovým problémem, jak vzpomíná Milan Knížák¹⁷⁵, který sám autostop využíval a přitom podle vlastních slov vypadal jako „hippie z East Village“.¹⁷⁶ O tom, zda řidič zastaví či ne, tak nakonec rozhodovala i jeho povaha a jeho pohled na mladé lidi.

6.3 Jak a kde zastavit vůz?

Nelze přesně určit, kde všude se auta zastavovala a stopovala, protože to mohlo být teoreticky všude, kde vedla silnice, ovšem lze vyčíst, která místa byla na zastavení nejčastější a která místa byla naopak nejméně vhodná až nebezpečná a nedoporučovaná. Často líčeným způsobem stopování ve velkých městech bylo dostat se na jeho okraj pomocí jiného dopravního prostředku (tramvají, autobusem, trolejbusem) na tzv. výpadovku, tedy výpadovou silnici, která vedla směrem z města. Jako jednu z „*nejoblíbenějších a nejvyzkoušenějších stopařských tras*“¹⁷⁷ uvádí Hrabě tu na automapě s číslem 11¹⁷⁸, na kterou se dalo dostat - „*nejdříve pětkou na konečnou do Hloubětína, odtamtud městským autobusem na zastávku Černý most.*“¹⁷⁹ Domnívám se, že by se mohlo jednat o trasu, jež byla později i na autostopařské mapě vyznačena právě pod číslem jedenáct. Zřejmě se ale jedná o označení této silnice, společné pro všechny dobové mapy, protože speciální autostopařská mapa byla vydána až po předčasné smrti Hraběte roku 1965, tudíž nemohl její označení znát, tedy muselo být známé i z jiných dříve vydaných map.

Stopařů bylo tolik, že se zde obvykle stála fronta. Jedním z nepsaných, ale velmi důležitých pravidel bylo v této frontě nepředbíhat. „*Předbíhat na silnici je pro stopaře*

173 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17. 2. 2021

174 Ivan FOUSTKA – Waldemar MATUŠKA, *To všechno vodnes čas*, Olympia, Praha 1970, s. 120

175 Prof. Milan Knížák, Dr.A. (*1940) je významný český výtvarník, básník a hudebník. Jeho umělecká tvorba má široký záběr – zhotovuje obrazy, sochy, objekty, loutky, fotografie, píše básně, organizuje různé happeningy a performace. Je vedoucím členem hudební skupiny Aktual, jež patří společně se skupinami DG 307 a The Plastic people of the Universe mezi známé undergroundové skupiny.

176 Milan KNÍŽÁK, *Dav se mýlí vždycky*, Nadace Universitas Masarykiana, Brno 2004, s. 125

177 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 4

178 Archiv Zdeňka Thomy, Autostopařská mapa MY 65, část 1, trasa vedla směrem Hradec Králové, Svitavy, nicméně doporučený způsob, jak se na ní dostat je odlišný od popisu Hraběte

179 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 4

stejný hřích jako krádež koně pro kovboje“¹⁸⁰ nebo „správnému stopaři je jedno, když na něho osmileté klučisko jedoucí na kole zavolá, že „blázni jsou taky lidi!“ Správný stopař nezakleje, když si po dvou a třičtvrtěhodinovém dřepění uvědomí, že dřepěl několik metrů vzdálen od třešně, kvůli které přehlédnul ošemetnou modrou značku zákaz zastavení. To všechno se dá přejít mlčením nebo smíchem, nic z toho správného stopaře nemůže rozčítit. K zuřivosti ho dovede dohnat jen jediné, když si někdo přijde později, stoupne si před něj – a jede dřív.“¹⁸¹

Na stopování se též nabízela místa, kde auto muselo zpomalit či zcela zastavit, jako například u železničních přejezdů, při stanovištích silničních kontrol, u benzinových stanic, na semaforových křižovatkách apod. – ovšem to bylo prý typické pro autostop v cizině, protože v Československu to „stanovy“ nedovolovaly.¹⁸² „Stanovami“ z výše citovaného článku *Umění autostopu* nejspíše autor myslel řád organizovaného autostopu.

Že zákaz nebyl stopaři respektován, je patrné nejen ze zápisků Thomy *Stopu zdar!*¹⁸³ ale i z tehdejších novinových článků.¹⁸⁴ Nebezpečná místa na zastavení byla ta, kde byla snížena viditelnost a vozidlo zde nesmělo zastavit – jako u zatáček, na křižovatkách, u kopců, na dálnicích atp. Taková nebezpečí spojená s autostopem často zmiňovali příslušníci VB¹⁸⁵ (kromě krádeží a útoků). Zastavování na těchto místech mohlo také řidiče akorát rozčítit a stopaři pak zbytečně dlouho čekali na zastavení.¹⁸⁶ Ovšem v nevhodných místech pravděpodobně stopovali převážně ti nezkušení, jak to popisuje Hrabě v reportáži, kde se mladý pár stopující v zatáčce dlouho nemohl dočkat zastavení, a ještě se domníval, že je to tím, že nemají autostopařské průkazy.¹⁸⁷

Zastavení probíhá máváním na vozidlo zdviženou rukou či při zavedení organizovaného autostopu též autostopařským průkazem či též zvaným průkazem autostopu. Neobvyklý způsob zastavení volily třeba dvě staré dámy z divadelní skeče V. Havla – *Ela, Hela a Stop*, které se rozhodly auta zastavovat zpěvem¹⁸⁸ nebo mladík, který zastavoval auta s nabízenou květinou v ruce.¹⁸⁹ Někteří stopaři pak k zastavení mohli využít vlaječky,

180 Tamtéž, s. 5

181 Věra BECKOVÁ, *Reportáž psaná na koleni*, Krásy domova, roč. 5 (1966), č. 4, s. 16

182 *Umění autostopu*, Krásy domova, roč. 3 (1964), č. 4 (nahore je u názvu č. 4) s. 16

183 Z. Thoma zmiňuje místa „na kopci, za závorami“ jako ta, kde auta nejvíce zastavují, což by naznačovalo, že pravidla nebyla striktně dodržována - Srov. archiv Zdeňka Thomy, sešit *Stopu zdar!* 1955–1963

184 Např. Běla BLAŽKOVÁ, *Bůh sedmého dne*, Literární noviny, roč. 13 (1964), č. 38, s. 7

185 Veřejná bezpečnost, dále jen VB

186 *Autostop mladé pravdy. Autostop očima VB*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

187 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 6

188 Václav HAVEL, *Motomorfózy*, Galén, Praha 2011, s. 49

189 Archiv Zdeňka Thomy, scénář ke krátkému filmu *Prázdniny na silnici. Zastavte stop, stop*, s. 18

cedule, na kterých mohli mít napsaný směr jízdy nebo jiné informace a ostatní pomůcky – vynalézavost stopařů neznala hranic.

Častý důraz kladli stopaři na oční kontakt. Oční kontakt ještě před zastavením sloužil často k dorozumívání, např. řidiči mohli dát najevo stopaři proč nezastavili. Ukazovali třeba, že budou odbočovat, jedou na příliš krátkou vzdálenost atd.¹⁹⁰ Stopaři měli často tendenci popisovat ty lidi, kteří jim nezastavili a ani jinak nereagovali, jako ty, co mají „skleněné“ nebo nějak jinak necitelné oči.¹⁹¹ Motiv takových očí byl inspirací i pro Vyskočila, který upozornil na „nelidskost“, která se za očima těch, kteří nezastaví, skrývá – „*A v tom nás napadne strašné pomyšlení. Že v těch autech, která nás míjejí, vůbec nikdo není. Že ti, které tam vidíme za volantem, ti že jsou tam jenom narafičeni (...), narafičil tam kdosi atrapy člověka. (...) A to nás napadlo ne proto, že nikdo nezastaví, to ne. To nás napadlo proto, že na naše mávání ti uvnitř na nás alespoň neudělají dlouhý nos, nebo že na nás nevypláznou jazyk. Zkrátka, že nenavážou dialog. To podezření nás napadne proto, že ti uvnitř aut, která nás míjejí, mají nehybné, před sebe upřené oči, které nevidí ani vpravo ani vlevo a možná ani dopředu ne. Znáte takové nelidské oči? Ano? Takové oči vždycky signalizují, že tomu, kdo je má, se musel stát nějaký úraz, který v něm ochromil nebo zabil člověčinu.*“¹⁹² Autostop totiž chápe jako prověřování toho, jestli „je člověk člověkem“, což se dá vyložit jako upozornění na problematiku sobeckosti, nezájmu o druhé či nedostatku soucitu k druhým, jež byly mimo jiné i problémem, na který později upozorňoval i Allen Ginsberg¹⁹³ ve svém rozhovoru s V. Hrabětem roku 1965. Na otázku, co si myslí o civilizaci, odpovídá – „*Je to šílené, kam až dovedla člověka, jak civilizace učinila člověka krutým. Ve svých vizích se snažím jít napřed a snažím se o znovu-zlidštění člověka. (...)*“¹⁹⁴

Z generace beatníků, ke které Allen Ginsberg patřil, pak vycházelo v 60. letech i hnutí hippies v USA, které mimo jiné hlásalo více lásky mezi lidmi, nejen jako protest vůči válce ve Vietnamu, ale obecně proti konzumní společnosti. Tento motiv lidskosti a lásky se objevil i v médiích. Jeden ze stopařů takto děkoval řidiči v článku, jež prostě nazval „Člověk“, kde psal, že se lze při autostopu spolehnout pouze „*na člověka, který je skutečně*

190 Tamtéž, s. 17

191 Výraz „skleněné oči“ *Ze zážitků stopaře*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 13, s. 2 či výraz „studené oči“ *Autostopařský monolog*, Svět v obrazech, 3. 7. 1963, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy atd.

192 V. HAVEL – I. VYSKOČIL, *Autostop*, s. 3–4, scénář dostupný z Archivu Divadla Na Zábradlí

193 Allen Ginsberg (1926–1997) byl americký básník a jeden ze zakladatelů tzv. beatnické generace. Mezi jeho nejznámější dílo patří básnická sbírka *Kvilení a jiné básně* (1956). Roku 1965 navštívil Prahu a byl zvolen studenty králem majálesu. Rozhovor Hraběte a Ginsberga je posledním textem publikovaným v časopisu Tvář (č. 7), na kterém se Hrabě podílel, o několik dní později zemřel na otravu svítiplynem.

194 Václav HRABĚ a spol., *Interview s Allenem Ginsbergem* in: *Prvně byl přijat na milost džez, pak byl rehabilitován tramping*, Avalon, Praha 2005, s. 14

člověkem“ a děkoval mu, že je schopen takové lásky k lidem.¹⁹⁵ Ne náhodou také nazývali stopaři ochotného řidiče též „lidumil“.¹⁹⁶

Na tom, jak dlouho čekal stopař na zastavení vozu, záležela kromě ochoty řidičů také frekvencovanost silnice a často prý, dle dobového mínění, i pohlaví. Pokud byla stopařka atraktivní žena, měla prý větší šanci na zastavení. Z různých dobových anket a článků vyplývá, že řidiči zastavují nejochotněji hezkým ženám anebo vojákům. Z těchto příčin se snad zrodila často zmiňovaná známá stopařská taktika, že se muž/muži ukryjí v příkopu a žena/ženy stopují auta.

Důvody proč řidiči stopařům nebyli ochotni zastavit, byly různé, kromě často uváděného již zmiňovaného, že se tak dělo kvůli „neupravenému“ či pro řidiče „neslušnému“ vzhledu, jsou uváděny důvody jako příliš plný vůz, strach o auto, špatné zkušenosti se stopaři, ale i povaha řidiče, jež nebyla mladým lidem či obecně lidem nakloněna. Pokud chtěl stopař urychlit svůj odvoz zvýšením frekvence projíždějících vozidel, mohl vykonat některou z praktik dle stopařských pověr, dochovaných Thomou. Stopaři s sebou často brali předměty, jež měly majiteli přinést štěstí. K tomuto účelu mohly sloužit maličkosti jako – „nějaký odznáček, opasek, nůž, trychtýř a u děvčat nejčastěji panenka“¹⁹⁷ či nějaký kus (starého) oblečení. V Polsku byl jako amulet oblíben malý medvídek z umělé hmoty. Domnívám se, že by zde mohla být spojitost s románem *Na cestě*, kde na poslední stránce Jack Kerouac píše „Cožpak ty nevíš, že bůh je Medvídek Pú?“¹⁹⁸. Medvídek jako talisman mohl být proto mezi stopaři oblíben, jelikož ho „král autostopu“ Kerouac označil za boha.

Řidiči nákladních vozů (např. Tatra 706) stavěli nejochotněji, přesto jejich zastavování později organizovaný autostop zakazoval, kvůli bezpečnosti dopravy.¹⁹⁹ Často se v nákladním voze sešel větší počet lidí, což umožňovalo nejen zábavu a možnost seznamování, nýbrž také výměnu stopařských a jiných zážitků. Nejoblíbenějším osobním vozem pro autostop byla Tatra 603, prostorný osobní většinou služební automobil, vyráběný od roku 1955 do roku 1975, jehož řidiči patřili mezi ty ochotnější.

6.4 Jaký by měl stopař být?

195 *Člověk*, Obrana lidu, roč. 27 (1968), č. 31, s. 9

196 Archiv Zdeňka Thomy, scénář ke krátkému filmu *Prázdniny na silnici. Zastavte stop, stop*, s. 35

197 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Stopařské pověry*, 1963

198 Jack KEROUAC, *Na cestě*, Argo, Praha 2019, překlad Jiří Nosek s. 374

199 *Tribuna Auto Stopu*, Rozhovor s Václavem Vlčkem, tajemníkem ústřední komise autostopu, Mladý svět, roč. 6 (1964), č.12, s. 7

Mezi časté příspěvky do médií patřily různé zásady, jaký by měl být stopař povahy, a to jak ze strany řidičů, tak ze strany stopařů. Ideální stopař by dle stopařů tak měl být „otrkáný, ne ufňukaný“²⁰⁰, skromný a disciplinovaný a zejména trpělivý – „*když stopuješ, nesmíš se poddat pesimismu, ani se nesmíš moc rozčilovat. I když se ti bude vysmívat jeden za druhým, třeba tři sta majitelů těch nablýskaných skleníků, nevztekej se! Směj se taky! Víš čemu, a je toho na nich dost. Jak ztratíš tuhle duševní převahu, nikdo ti nezastaví, protože to se na tobě nějak podvědomě pozná. Jestli se cítíš při stopu pokořen nevšímavostí a přezíravostí, tak toho nech a jezdi raději vlakem!*“²⁰¹ O trpělivosti a dalších kvalitách stopaře se také rozepsal Thoma – „*Autostop je pro muže silných nervů, kteří snesou i čtyřhodinové čekání u patníku. Autostopař musí vědět, kde nejvíce zastavují auta (na kopci, za závorami). Autostopař musí být smělý a mít pevného ducha. (...) Autostopař musí mít v hlavě celou silniční mapu republiky.*“²⁰²

V předešlé kapitole *Co s sebou a co na sebe?* jsem se již zmiňovala o kritériu slušného vzhledu, který byl jedním z předpokladů pro svezení stopaře. Ovšem nejen vzhled bylo to, na co řidič hleděl. Že by vzhled neměl být kritériem při zastavování, radí Dr. Ječný – „*Nevoztí podle vzhledu, ale ze zásady*“²⁰³. Jiní hleděli na povahu stopaře, kterou hodnotili od prvního pohledu na silnici a blíže zpravidla poznali až po zastavení a následné jízdě. Pokud se stopař před zastavením vozu choval neslušně – např. klekal či lehal si do vozovky a hrubě nadával, když řidič nezastavil, což doprovázel třeba i pohazováním kamenů atp., nedělal ostatním stopařům ani sobě zrovna ideální vizitku. Stopař z hlediska řidiče měl být hlavně slušný. Pokud měli řidiči dostatek zkušeností se slušnými stopaři, byli tím spíš i příště ochotni zastavit znovu.

V zásadě měl slušný stopař především nezašpinit vůz a za jízdu poděkovat. Řidiči často stopařům zastavili, aby si jízdu zkrátili hovorem. Stopař tak dle všeho měl být dobrým společníkem a vypravěčem, a to nejen v noci, jak už bylo v kapitole *Kdy?* zmíněno – „*stopující má vždy mít pohotově věrohodnou historku, která by řidiče pobavila a poučila.*“²⁰⁴ O tomto nepsaném pravidle hovoří už hlavní hrdina románu *Na Cestě Sal Paradise* – „*ten největší malér při stopování je, že musíte klábosit se strašnou spoustou lidí a pořád je přesvědčovat, že neudělali chybu, že zastavili zrovna vám, a kolikrát je musíte přímo bavit, a to je fakt malér, zvlášť když cestujete v jednom tahu a nechcete přespávat*

200 Věra BECKOVÁ, *Reportáž psaná na koleni*, Krásy domova, roč. 5 (1966), č. 4, s. 16

201 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 8

202 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Stopu zdar!* 1955–1963

203 *Ani za jízdy se tomu nevyhneme*, Rudé právo, roč. 47–48 (1967), č. 236, s. 6

204 *Umění autostopu*, Krásy domova, roč. 3 (1964), č. 4, s. 17

v *hotelích*.²⁰⁵ Tento román byl vydán poprvé roku 1957 v Americe a i když v Československu vyšel v českém překladu až v 70. letech, osobnost Jacka Kerouaca a jeho román *Na cestě* byl českým stopařům známý už v 60. letech a pro některé z nich byl inspirací.²⁰⁶

Někteří řidiči zase mohli preferovat spíše tichou jízdu, což si stopaři uvědomovali a dle toho se zařizovali, jak vypráví jeden z řidičů Tatry 603 – „*narazil jsem na mladíka, který z příkopu vystrkoval tabuli s nápisem „Znám 1 000 vtipů“, ale o sto metrů dál inzeroval jiný podnikavec svou přednost „Neotravuji vtipy“*“.²⁰⁷ S mladými lidmi řidiči rádi pohovořili o umění, politice, literatuře atd., což byl důvod stopařům nejen zastavit, ale také se jich zastat – „*rozumným lidem však není nutno třeba vysvětlovat, že trochu hlouběji pod beatlesovskými účesy jsou uloženy docela rozumné a chytré názory nejen na tramping, na nové knížky a na filmy, ale třeba i na problémy školství, architektury nebo zemědělství. Nemají vždycky pravdu, ale říkají otevřeně všechno, co si myslí, žádné opatrnickví, žádná hra na vyčkávanou, žádná zadní vrátka. Snad si tuhle předobrou vlastnost uchovají, navzdory všem, kteří pro ni z různých důvodů nemají dost pochopení*“.²⁰⁸ Z jednoho svezení a takovýchto rozhovorů mohla pak vzniknout dlouholetá přátelství, jak tomu bylo i u tohoto řidiče.

Naopak jako špatné chování ve voze je často popisováno ničení potahů, krádeže, klepání cigaret na zem či drzé a neslušné chování. Nepříjemné zkušenosti popisuje řidič Jaromír Balák. Vezl mladíka, který s ním jednal velmi drze a také se tak choval ve voze, když klepal cigaretový popel na zem a ani na nabídnutí popelníku nereagoval. Z vozu se nechtěl nechat slušně vykázat, a tak musel řidič požádat o pomoc příslušníka VB. Jeho další stopař – opět mladík, ho navzdory své zdánlivě slušné povaze také zklamal, když mu ukradl mikinu. Ani na další stopaře pak neměl štěstí – jednalo se o opilého invalidu nebo o mladou dívku, která mu odcizila rukavice a šálu. Na závěr apeluje na všechny stopaře takto – „*Rád bych slyšel, jak se někdo, kdo má váhu, obrací na stopaře, aby jim připomněl, že vstoupit k někomu do vozu je téměř jako vstoupit k někomu do bytu. Snad by bylo dobře také vysvětlit, že po stopaři nemusí nikdo uklízet, zvláště když mu dobrovolně ušetřil 43 Kčs za rychlík. Alespoň na okraj by bylo třeba poznamenat, že majitel obsazeného auta si nezaslouží nadávky od těch, kterým nezastavil, zvláště když už dva stopaře veze. Také by se*

205 J. KEROUAC, *Na cestě*, s. 23

206 Např. Thoma nebo Kňazko vzpomínají, že si podle jeho vzoru oblíbili autostop bez cíle, viz kapitola *Podoby autostopu*

207 Karel HRUBEC, *Nastává zlatý věk stopařů*, Květy, roč. 14 (1964), č. 11, s. 17

208 Jiří HAVEL, *O autostopu z auta*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 38, s. 9

*mělo ujasnit, že okrást automobilistu během stopu se sice vyplatí asi stejně jako řezat řemeny u oken ve vlaku, ale dělat se to nemá, i když se to zatím nevyšetřuje a tedy netrestá.*²⁰⁹

6.5 Kde složit hlavu?

Pokud se jednalo o dlouhodobý autostop, stopařovou starostí bylo nejen zastavení vozu, ale také starost, kde přespát. Jako možnost se nabízí využít hotelu či penzionu, ovšem *„spát při autostopu v hotelu to není ono. Tím porušíte princip autostopu. Princip setkání, dobrodružství a důvěry.*²¹⁰ Možnost přespání v hotelu či v penzionu nebyla pro stopaře atraktivní, pravděpodobně nejen kvůli nedostatku dobrodružství. Otázkou také je, do jaké míry byli stopaři využívající autostop z důvodu nedostatku finančních prostředků ochotní investovat do noclehu. Většina hotelů byla docela drahá a ty reprezentativnější z nich byly vyhrazeny pro zahraniční klientelu.²¹¹ V řadě oblíbených lokalit nebylo v hotelích dostatek míst, hotely nebyly v příliš dobrém stavu, což všechno vedlo k tomu, že domácí turisté vyhledávali jiné způsoby ubytování.²¹² A to i přesto, že se od začátku 60. let usilovalo o zlepšení cestovního ruchu a za tím účelem se do tohoto odvětví investovalo.

Pětiletý plán cestovního ruchu z roku 1960 si kladl za cíl *„rozšíření potřebné materiální základny turistiky*²¹³ – tj. v ubytovacích zařízeních zvýšit kapacitu a zlepšit jejich stav. K ubytování mohli autostopaři využít některé z nově vybudovaných autokempů²¹⁴ či mohli po vzoru trampů dát přednost přespání někde v přírodě, třeba v kupce sena či pod stanem, jak se dle všeho často stávalo, zkrátka kde se dalo, např. i u okraje silnice – *„90 % stopařů při nočním stopu pochrupuje u patníku s báglikem na zádech.*²¹⁵ K výběru autokempu či jiného místa k ubytování mohla po zavedení organizovaného autostopu posloužit i autostopařská mapa, na jejíž zadní straně byl seznam takových míst dle oblastí.²¹⁶

V druhé polovině 60. let mohla jako levnější ubytování posloužit síť Junior hotelů, které fungovaly pod hlavičkou ČSM.²¹⁷ Někteří stopaři se také spoléhali na ochotu ostatních

209 Jaromír BALÁK, *Jak se pozná slušný stopař*, Mladý svět, roč. 7 (1965), č. 17, s. 11

210 *K autostopu jako takovému*, in: Program ke hře Autostop 1961, dostupné z Archivu Divadla Na Zábřahu

211 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 365

212 Tamtéž, s. 355

213 Jan LIBENSKÝ, *Turistika v období dovršování kulturní revoluce*, Krásky domova, roč. 6 (1960), č. 12, s. 265

214 K autokempům např. M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 355–362

215 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Noční stop*, 1963

216 Archiv Zdeňka Thomy, Autostopařská mapa MY 65

217 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957-1967*, s. 365

lidí a přespávali u nich buď přímo v domě/bytě či ve stodolách na seně atp., a to i v cizině, třeba v oblíbené destinaci Polsku, Anglii, Rakousku a jinde. Některé země v cizině měly speciální ubytování pro mládež jako například v Dánsku, kde pro členy organizace v Mezinárodní federaci ubytoven mládeže bylo zajištěno velmi levné ubytování (DUH – Dánské ubytovny mládeže), jež mohly využít i českoslovenští turisté, pokud byl dostatek míst, jelikož Československo nebylo členem této federace. Takové ubytovny byly plné mladých lidí z různých zemí – kromě Dánů tam bylo nejvíce Němců, Švédů a Angličanů, všichni se přepravovali pomocí autostopu a předávali si při setkávání různé stopařské zkušenosti.²¹⁸ Nabízela se i neobvyklá místa, např. v Anglii se umožňovalo přespání v prázdných vězeňských celách.²¹⁹

²¹⁸ Jan MUNZAR, *I stopař musí spát*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5.

²¹⁹ *Stopem do Skotska*, Průkopník, 7. 10. 1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

7. Mládež jako hlavní aktér autostopu

Ačkoliv již bylo popsáno, jakým způsobem autostop probíhal, stále nebylo řečeno, kdo a proč jej takto využíval. Tomuto bych se ráda věnovala v této kapitole. Autostop není činnost, která by se teoreticky musela týkat pouze jedné věkové skupiny. Mohou se jí zúčastnit všichni lidé, bez ohledu na postavení či věk. Ovšem i tak je v 60. letech nejvíce spojena s mladými lidmi, a to do takové míry, že je autostop jedním z pojmů, jež jsou s mladými lidmi spojovány – tj. vedle jazzu, trampingu. Mládež je též zvaná jako autostopová, jako by autostop byl něco, co z části charakterizuje a formuje mládež 60. let.

Dříve než se ovšem dostanu k mladým lidem jako hlavním aktérům tohoto jevu, ráda bych zmínila, že autostop provozovaly i starší generace. Kromě těch nejmladších se tak na něj často vydávali i ti nejstarší členové společnosti.²²⁰ Důvod je prostý – stejně tak jako mladí lidé, ti starší nemuseli oplývat dostatkem finančních prostředků a také se, pokud zmeškali nějaký jiný dopravní prostředek, nemuseli cítit dostatečně silní, aby se vydali na cestu pěšky. Ruku do vozovky mohli též vztáhnout i lidé zhruba středního věku, ale pro obě tyto skupiny je charakteristické, že provozovali spíše užitý než čistý autostop. Tedy autostop vynucený nějakou nouzí, spíš než vyhledávání nějakého dobrodružství, jak o tom v další kapitole bude řeč.

Mladé lidi neboli mladou generaci²²¹, jež provozovala autostop, lze chápat jako mládež studující i pracující, jejichž věk, chování a životní styl nese podobnou charakteristiku a lze si pod tím představit několik skupin – byli to studenti (středních i vysokých škol), učňové, vojáci, trampové, máničky, ale i mladí lidé, co již v mladém věku založili rodinu (není neobvyklé, že takto cestovaly mladé matky s malým dítětem/děťmi).

To, že aktéry autostopu byli mladí lidé, není náhodou. Proč tomu tak bylo a jakou měli motivaci volit tento způsob cestování? Než tyto otázky zodpovím, je třeba si nejprve položit jiné – a to jaké bylo postavení mladých lidí v 60. letech, čím bylo problematické a jakým způsobem tyto skutečnosti souvisí s autostopem.

7.1 Generační střet a životní úroveň mladých lidí jako motiv pro autostop?

220 Např. *Autostop s potížemi*, Lidová demokracie, roč. 21 (1965), č. 308, s. 5 či *Vadí ne vadí*, Student 11. 12. 1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

221 Oficiálně se mezi mládež počítali lidé ve věku 14–29 let. Pro lidi v tomto věkovém ohraničení byla určena organizace ČSM. Viz M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 34

7.1.1 Generační střet v západním světě

Pro bližší pochopení generačního střetu v Československu bych nejprve ráda představila stručně světový kontext.

Krátce po válce se nastolila v Americe a jiných západních zemích taková sociální politika, která měla zajistit lepší životní úroveň společnosti. K tomu dopomohla nová technologie a nová pracovní síla, inovace v postupu výroby a jiné novinky. Výsledkem je tzv. éra hojnosti, ohraničená lety 1942–1972, tedy až do ropné krize.²²² Starší generace poznamenaná válkou a velkou hospodářskou krizí s radostí přijímá nové produkty a vymoženosti a stává se konzumní společností. Takovou, která ze všeho nejvíc dává přednost vlastnímu pohodlí. Dle amerického historika a sociologa Theodora Roszaka nastoupila éra technokratické společnosti – tj. takové, ve které lidé dávají svou moc do rukou těch, kteří rozumí technologiím a zajišťují jim pak na oplátku technologické vymoženosti, které uspokojí jejich konzumní potřeby.²²³ V takovém světě, kde je na prvním místě uspokojování vlastních potřeb, je primární rychlovýroba a nehledí se přitom na životní prostředí, což ze světa podle Roszaka činí velkou odpadní jámu.²²⁴

V tomto prostředí vyrůstala generace dětí, které se narodily po válce a dosahovaly na konci 60. let věku okolo 20 let. Z této generace se v 60. letech etablovala skupina nespokojených mladých lidí, kteří vystoupili proti světu svých rodičů a starší generaci a více je zaujal alternativní životní styl. Hnutí hippies, jak se též tomuto uskupení mladých lidí říká, se formovalo a částečně inspirovalo a propojilo s beatnickým hnutím z 50. let.²²⁵

Během celých 60. let se z Ameriky začalo šířit po celém západním světě a tisíce mladých lidí přejímalo jejich myšlenky a životní styl. K takovým základním myšlenkám hippies patřilo odmítání technokratické a konzumní společnosti a materialismu. Více než uspokojování materialistických potřeb dávali přednost lidským citům jako je láska a jiným niterním prožitkům, což souviselo i s používáním drog a fascinací různými často orientálními náboženstvími.²²⁶ Jejich nechuť se obrátila i proti válčení a známý je zejména jejich negativní postoj proti válce ve Vietnamu.²²⁷

222 Theodor ROSZAK, *Zrod kontrakultury. Úvahy o technokratické společnosti a mládeži v opozici*, Malvern, Praha 2016, s. 19

223 T. ROSZAK, *Zrod kontrakultury*, s. 48

224 Tamtéž, s. 22

225 Beatnické hnutí či beat generation bylo umělecké a literární hnutí v USA v 50. a 60. let. Jeho představitelé se vymezovali proti tradičnímu způsobu života a hledali svůj vlastní, alternativní. Mezi hlavní představitele tohoto hnutí patří např. Jack Kerouac, Lawrence Ferlinghetti, Gregory Corso, Allen Ginsberg atd.

226 *Revolution* [Dokument], režie: Jack O'Connel, USA, 1968, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=d-UOMpRYPAM>, ke dni 27.4.2021

227 Válka ve Vietnamu (1955–1975) byl válečný konflikt mezi severním a jižním Vietnamem, kdy na straně jihu stály USA proti komunistickému severu opírajícím se o SSSR a Čínu. Účast USA ve válce byla americkou

Alternativní způsob života se projevil i navenek – hippies nosili excentrické oblečení, poslouchali svou hudbu, nechávali si narůst dlouhé vousy a především vlasy, které zdobili květinami.²²⁸ Spojení s přírodními motivy a s přírodou vůbec znamenal jistý protest proti lhostejnosti k ekologickému prostředí a váže se k dalšímu častému označení tohoto hnutí – květinové děti. Někteří z nich pak žili v komunitách a vedle oficiálních sítí a struktur mainstreamu si vytvořili své vlastní zázemí.²²⁹ Mnoho z nich nebylo usazeno vůbec – cestovali po Americe, často autostopem, a prostředky k obživě získávali příležitostnou prací – byli takzvaně on the road.²³⁰

Ačkoli hnutí hippies nebylo původně hnutím politickým, ale především kulturním, na konci 60. let se část příslušníků hippies uskupila do politického hnutí nová levice, jehož členové brojili proti militarismu, rasismu, sexuální diskriminaci, homofobii, bezmyšlenkovitému konzumu a znečišťování životního prostředí.²³¹ Nutno ještě dodat, že tisíce mladých lidí se bouřilo i z jiných důvodů, třeba kvůli nevyhovujícím studijním podmínkám – např. studentské revolty ve Francii v květnu roku 1968.²³² Propast mezi starší a mladší generací byla tudíž naprosto zřejmá a negativní postoj těchto mladých lidí byl zaměřen nejen proti establishmentu, ale také proti vlastním rodičům, se kterými si mladá generace většinou nerozuměla.

7.1.2 Generační střet v Československu

Světlem otřásl hnutí mladých lidí s dlouhými vlasy a různé studentské nepokoje. A ani v Československu nezůstaly tyto tendence bez odezvy. Ovšem v českém prostředí se nemohlo toto hnutí rozvinout ve stejném duchu jako v západních zemích, i když se malá část snažila si životní styl hippies osvojit. Počet těchto mladých lidí považujících se vyloženě za

veřejností zejména postupem času nesena velmi špatně, což bylo dáno i rostoucím vlivem médií. Více viz E.M. SCHRELBER, *Anti - war Demonstrations and American Public Opinion on the War in Vietnam*. In: *The British Journal of Sociology*. 1976, Vol. 27, No. 2, 1976. pp. 225–236. Dostupné z www.jstor.org/stable/590029, ke dni 11.6.2021

228 Russell DUNCAN, *The Summer of love and protest. Transatlantic Counterculture in the 1960s*, In: *The Transatlantic Sixties: Europe and the United States in the Counterculture Decade*, edited by Grzegorz Kosci et al., Transcript Verlag, Bielefeld 2013, s. 144 – 173, dostupné z JSTOR www.jstor.org/stable/j.ctv1wxt2b.9., ke dni 27.4.2020

229 *Revolution* [Dokument], režie: Jack O'Connell, USA, 1968, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=d-UOMpRYPAM>, ke dni 27.4.2021

230 Jack REID, *Riders on the Storm: Countercultural hitchhiking and conservative resistance, 1968–1975*, In: *Roadside Americans, The rise and Fall of Hitchhiking in a Changing Nation*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2020, s. 133–160, dostupné z JSTOR, www.jstor.org/stable/10.5149/9781469655024_reid.8, ke dni 27.4. 2021

231 Richard BARBROOK – Andy CAMERON, *The Californian ideology*, in: *Science as Culture*, 1966, dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/249004663_The_Californian_Ideology, ke dni 27.4.2021

232 Mattel DOGAN, *How Civil War Was Avoided in France*. In: *International Political Science review/ Revue internationale de science politique* - 1984. Vol. 5, No. 3, Political Crises, pp. 245–277

příslušníky hnutí hippies ve smyslu západního chápání ale byl pravděpodobně tak nepatrný, že se nám o tom nedochovalo mnoho zpráv.²³³ Československo ani nemělo tak dobré hospodářské výsledky jako v západních zemích, tudíž se zde o konzumu ve smyslu západních zemí nedalo vůbec hovořit, natož proti němu protestovat.²³⁴

Ani zákon o příživnictví neumožňoval praktikovat životní styl „on the road“ po vzoru hippies.²³⁵ Zato mnoho mladých lidí převzalo západní kulturu po svém a nejvíce ji převzaly tzv. máničky nebo vlasatci, společností též nazývaní chuligáni²³⁶ nebo páskové²³⁷, kteří poslouchali stejně jako jejich západní vzory big beat, měli dlouhé vlasy a extravagantní oblečení. To nezůstalo bez povšimnutí. V represivní kampani namířené proti vlasatcům roku 1966 bylo postiženo asi 4 000 lidí (z velké části dělníci a učňové)²³⁸, z nichž byla většina násilně ostrihána – proti tomu poté asi 150 z nich demonstrovalo a pokřikovalo „vraťte nám vlasy!“²³⁹ Přestože se většina mladých lidí pro vyloženě rebelský způsob životního stylu a neustálé konflikty s represivními složkami nerozhodla, i tak je zde vidno, že mezi mladými lidmi a starší generací je napětí. Zde je to otázka ovšem složitější.

Generační střet 60. let v Československu dle autorů velikého kompendia o mládeži France a Knapíka potřebuje ještě „*detaillnější zkoumání*“.²⁴⁰ Není možné uvažovat o střetu mezi starší generací a mladými lidmi ve stejném duchu a míře jako v západních zemích.²⁴¹ Ovšemže zde jisté napětí bylo, je zřejmé a má své specifikum. Vycházím přitom z pramenů dobové literatury, filmů, dokumentů, médií a zápisů ze stranických schůzí. Je otázkou, mezi kým toto napětí probíhalo.

Už bylo zmíněno, kým je myšlena mladá generace, zbývá nastínit, kdo všechno je v tomto případě zahrnován do starší generace. Tento pojem by teoreticky měl zahrnovat skupinu obyvatel, která nepatří věkově mezi mladé lidi a zahrnuji do nich tedy rodiče těchto mladých lidí, ale i lidi bezdětné, jež patří věkově spíše do této kategorie, a tedy i část

233 P. BLAŽEK – F. POSPÍŠIL, „*Vraťte nám vlasy!*“, s. 220

234 M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, s. 65

235 P. BLAŽEK – F. POSPÍŠIL, „*Vraťte nám vlasy!*“, s. 220

236 Pojem chuligán má více významů, ale v tomto pojetí je chuligán ten, který se chová nějakým způsobem nonkonformně (specifická kultura, tanec, hudba, oblečení, dlouhé vlasy atp.) Viz M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 578

237 Označení „pásek“ spojováno spíše s předchůdci mániček, s příznivci rokenrolu a swingu – P. BLAŽEK – F. POSPÍŠIL, „*Vraťte nám vlasy!*“, s. 79

238 Petr BLAŽEK – Filip POSPÍŠIL, „*Vraťte nám vlasy!*“ *První máničky, vlasatci a hippies v Československu*, Academia, Praha 2010, s. 11

239 P. BLAŽEK – F. POSPÍŠIL, „*Vraťte nám vlasy!*“, s. 59

240 Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*, Academia, Praha 2018, s. 118

241 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 117

reprezentantů vládnoucí vrstvy.²⁴² Tedy ty, jež se nějakým způsobem podílejí na výchově dětí a mládeže, chtějí nebo snaží se podílet či se o průběh výchovy mladých lidí zajímají, a to jak kriticky, tak nekriticky.

7.1.3 Mladí lidé a rodiče

Zmiňuji-li napětí mezi rodiči a jejich potomky, nemohu docela přesně posoudit stejně jako Martin Franc s Jiřím Knapíkem, jestli mezi nimi převládaly spíše dobré nebo naopak špatné vztahy.²⁴³ Jde o věc značně individuální, nicméně jedná se o téma, které se již v 60. letech otevřeněji diskutuje.

Obecně lze soudit, že vztah rodičů s mladými lidmi byl relativně dobrý. Autoři publikace vychází z dotazníků z nynějších let, nicméně osobně navíc podkládám jejich tvrzení informací ze zápisu stranického jednání, kde se uvádí, že na otázku „rozumíš si s rodiči?“ odpovědělo 47,49% převážně ano, 44,55% v něčem ano, v něčem ne, 4,83 % nemohu rozhodnout, 1% převážně ne²⁴⁴ a též různé ankety z dobových časopisů poukazují na spíše dobrý vztah s rodiči.²⁴⁵ Část mladých lidí též uváděla rodiče jako své vzory.²⁴⁶ Bezproblémový vztah s rodiči ale neměli všichni, častým důvodem neshod mohlo být především „*rodičovské moralizování a tvrdé zachování tradičního hierarchického uspořádání v rodině*.“^{247 248} A zde je nutno se pozastavit, neboť to souvisí s motivací, proč se vydat na autostop.

Příkladem moralizujícího rodiče, který se staví do pozice člověka, kdo ví vše nejlépe, včetně toho, jak to v životě chodí a co je pro mladého syna nejlepší, velmi dobře ilustruje postava otce z dobového filmu Miloše Formana *Černý Petr*²⁴⁹. Otec Petra je typický představitel starší generace dávající svému dítěti snad dobře míněné rady, ale staví syna do

242 Tito reprezentanti mocenských orgánů byli povětšinou muži staršího věku, kteří se stavili do role dospělých, starších a zkušených. Viz M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 122

243 Autoři konstatují, že při tázání se na vztahy mezi rodiči a dětmi narážíme na nedostatek pramenů, a to zejména archivních. Také orální historii a dobové sociologické výzkumy nepovažují za zcela přesné, protože jsou omezeny pouze na určitý vzorek respondentů. Viz M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 115–116

244 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladé generace, s. 3

245 *Dvacet let a dvacet vět*, Mladý svět, roč. 7 (1965), č. 17, s. 8

246 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 45

247 Tamtéž, s. 118

248 Někteří mladí lidé se bohužel setkávali s domácím násilím a jinými vážnými neshodami, o čemž nám podávají svědectví slečny z výchovných ústavů. Viz *Největší přání I.*, [Film] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

249 *Černý Petr* [Film], režie: Miloš Forman, ČR, 1963

pozice chuligána, jenž si ničeho neváží. A to i přesto, že pro to nemá žádné konkrétní důvody.

Petr je obyčejný dospívající kluk, který zažívá první lásku a žádným větším rebeliím či excesům se neoddává. V jedné z mnoha chvil, kdy otec kárá Petra, ho vyzve, ať se podívá na ruce dělníka Čendy, který přišel cosi Petrovi vzkázat a praví: „*Vidíš? Ten maká, z toho chuligán nebude. A ty? „Nevím“, „Nebaví mě“, „Nechce se mi do toho“, „Nevím“. Kdo to má teda vědět? Máma? Táta? Nemám ti za zlé, že nevíš, v tvém věku se to stává. Na to přijdeš později. Ale dokud nebudeš vědět, co máš dělat, budeš dělat to, co chceš já.*“²⁵⁰ Následuje scéna, kdy do pokoje vchází Čendův přítel a prosí ho, aby už šel, načež Čenda odpovídá známou hláškou: „*Tak čekám! Je to tady zajímavý, vole.*“²⁵¹ A otec se na Čendu rozčílí – „*Zajímavý. Vole. Pro tebe je to zajímavý. (...) Víš ty vůbec co povídáš? Víš ty vůbec co to je? To je:*“²⁵² Víc se divák nedozví, protože zde film končí – on to otec totiž zřejmě sám neví. Formanovský film tak skvěle vystihuje absurditu apriori negativně naladěných starších lidí vůči mladší generaci. Ti se staví do pozice rádců, co dávají mladým lidem rady, které ovšem nemohou být vnímány nijak smysluplně. Mladí lidé ostatně o takové rady ani nestojí, protože – jak to dobře vystihuje text z písně z filmu *Starci na chmelu* – „*Je marný snažení všech, co dávají rady, vy sami vážení nevíte, proč jste tady.*“²⁵³

V případě spojení s tematikou autostopu hlavní roli moralizátora představovala postava otce z divadelní hry *Autostop*, který se nad autostopem a celou mládeží patřičně pohoršuje a kárá svou dceru, která se rozhodla vydat s přáteli na výlet autostopem. „*My jsme odstranili vykořisťování člověka člověkem a co děláš ty, vykořisťuješ na silnici. My jsme vrátili člověku jeho důstojnost a ty tu naši ponižuješ. My jsme vybudovali spravedlivý společenský řád, aby nás neohrožovali žebráci a co ty děláš: ohrožuješ a žebráš. Autostop je provokace a ty jsi provokatérka.*“²⁵⁴

Pro rodiče tohoto typu je naprosto typické odmítání autostopu. Nedorozumění mezi rodiči a potomky se pak mohlo stát důvodem, proč ho využít např. k útěku. Po podobně absurdní hádce s otcem, jaké čelila filmová postava Petra, se rozhodl odjet z domu i mladý student, který se na cestě dal do řeči s Hrabětem – „*Řekl mi, abych se omluvil nebo zmizel z domu. Tak jsem zmizel. Jasně, jedu to celý stopem až za Ostravu, jak jinak taky, když*

250 Černý Petr [Film], režie: Miloš Forman, ČR, 1963 závěrečná scéna dostupná viz <https://www.youtube.com/watch?v=w6pFuOXpQTc> ke dni 19.3.2021

251 Tamtéž

252 Tamtéž

253 *Starci na chmelu* [Film], režie: Ladislav Rychman, ČR, 1964

254 V. HAVEL – I. VYSKOČIL, *Autostop*, s.60, scénář dostupný z Archivu Divadla Na Zábradlí

všechny moje finance jsou jedna pětka. Jo, abych nezapomněl, otec prohlásil, že kdyby měl na to prostředky, dal by všechny stopaře zavřít.“²⁵⁵

Autostop mohl být rodiči odmítán též proto, že takto jejich dítě zmizelo z jejich dohledu a nemohli na ně výchovně působit, jak by si přáli. Takovou situaci řešila matka sedmnáctileté Slávky, která odjela s hochem autostopem na prázdniny a matka se po celou dobu strachovala, že se následkem toho stane v brzké době babičkou.²⁵⁶ V případě negativního vnímání rodičů a jejich nesouhlasu s provozováním autostopu se tak často využíval za zády rodičů. Zákaz rodičů, aby děti používali autostop, mohl být spojen nejen s nějakou osobní nechutí k takovému trávení času, ale především s přirozeným strachem o mladá, a zejména o dívky, což ovšem může být pochopitelné i dnes.

Nicméně i přestože se takové příběhy spojené s autostopem vyskytují, domnívám se, že, jak již bylo zmíněno, vztahy mezi rodiči a dětmi byly spíše příjemné a relativně bezproblémové, a to i přes existenci rozepří a opačných názorů v některých člancích, jak na to upozorňují i historici Franc s Knapíkem.²⁵⁷ Myslím si, že takové články mohly vznikat i z toho důvodu, aby to působilo, že mládež má problémy s celou starší generací a nikoli především s reprezentanty mocenských orgánů, jak to bylo zřejmé. Vina pak byla na straně mladé generace a špatné výchovy rodičů a nikoli v nešikovné politice mládeže.²⁵⁸ Určitý negativní vztah starších lidí, a to nejen některých rodičů k mladým, se ale i tak nedá zcela popřít, jak již bylo výše naznačeno a mohl vést i k tomu, že mladí utíkali z domova za pomoci autostopu.

7.1.4 Mladí lidé, establishment a jeho organizace

Oproti tomu je zřejmé, že viditelně špatné vztahy panovaly mezi stranou, jejími organizacemi a mládeží. Na rozdíl ovšem od západní mládeže mladí lidé ve východním bloku na tyto špatné vztahy nereagují stejným způsobem, tedy nějakým masovým opozičním hnutím, i přesto, že zde už byla zmíněna část generace – mániček, jež se pro tuto cestu rozhodla, nýbrž spíše lhostejností k režimu, netečností k organizacím a případně vyjádřením nespokojenosti v médiích. S tím, že zejména v druhé polovině 60. let je patrná studentská nespokojenost zcela²⁵⁹, studenti se nerozhodli pro lhostejnost, ale naopak pro aktivitu v boji

255 V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 6

256 Jarmila VOTAVOVÁ, *Včera jim bylo sedmnáct*, Vlasta, roč. 19 (1965), č. 31, s. 6

257 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 119

258 Kritika špatné výchovy např. Jan HAJNÝ, *Co škodí a prospívá výchově mladé generace*, Rudé právo, roč. (44–45) 1964, č. 98, s. 3

259 Před rokem 1968 např. tři studentské akce: Petřínské události (1962–1964), majálesové průvody (1965 a 1966) a Strahovské demonstrace (1967) – více viz Michal POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace*

proti formalismu a jiným nedostatkům organizačních struktur. K masovému rozmachu kontrakultury v tuzemském prostředí ovšem nedošlo. Lhostejnost ale masovým jevem byla a byla také velkým problémem, se kterým se strana musela v 60. letech potýkat. A právě tento komplikovaný vztah je klíčový pro pochopení, proč mladí lidé dávali přednost autostopu před organizovanými zájezdy a proč se neúspěšně pokoušela strana toto zvrátit a dostat tento fenomén pod svou kontrolu.

Od konce 50. let se začíná více projevovat, že reálný vztah mládeže ke straně není takový, jak by se očekávalo. Že totiž výchova socialistického člověka nenese kýžené ovoce a ve skutečnosti se z mladých lidí nadšení lidé oddaní socialismu nestávají a naopak jejich vztah se vyznačuje již zmíněnou laxností.²⁶⁰ Ovšem kladný vztah k socialistické společnosti a straně byl pro komunistickou ideologii naprosto klíčový, neboť šlo o generaci, která bude jednou v Československu budovat komunismus.²⁶¹ Její laxnost nemohla být přehlížena a z toho důvodu přecházela ČSM na konci 50. let pod přímý vliv strany KSČ, a ta hodlala bojovat o každou duši mladého člověka.²⁶²

Důležitá byla především permanentní výchova, protože jediné tak může mít strana vliv na formování každého jednotlivce.²⁶³ Ovšem zde je třeba správně chápat význam slova permanentní. Při výchově se totiž na stranické schůzi hovoří o dvou extrémech výchovy – o tom, když je volný čas mládeže organizován příliš, ale současně když není organizován vůbec, přičemž pak hrozí, že nebudou mladí lidé trávit čas užitečně a hospodárně.²⁶⁴ Permanentní tedy spíše znamená, že po celou dobu vývojového procesu jednotlivce je důležité mít jej pod kontrolou, ale vyvarovat se přitom toho prvního extrému. V tomto duchu je např. později zavedený organizovaný autostop ideálním způsobem, jak toho dosáhnout. Autostop tímto zásahem nebyl již zcela nesvázaný, ale zároveň nebylo na mladé přímo dohlíženo po celý čas této činnosti.

Trávení volného času se stalo hlavním tématem souvisejícím s mládeží při diskusích na jednání ÚV KSČ v 60. letech.²⁶⁵ Na jednu stranu se objevují hlasy, jež především chtějí

v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM, Soudobé dějiny, roč. 26 (2019), č. 2-3

260 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 53

261 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 170. schůze politického byra ÚV KSČ ze dne 31. října 1961, Referát o práci mezi mládeží pro plenární zasedání ÚV KSČ, s. 9

262 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 194, Ideologie a kultura, Ideologie obecné I. 1965–1966, Návrh usnesení pléna na ÚV KSČ k ideologické práci, s. 130, s. 17

263 M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 67

264 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 38, Návrh referátu o aktuálních otázkách ideologické práce strany na plenární zasedání ÚV KSČ 18.-19. 12. 1963, s. IV/4 (fotka 8397)

265 K tomuto např. M. FRANC – J. KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, s. 276–311

podporovat turistiku a tělovýchovu, na druhou stranu se tato forma činností nesmí provozovat mimo dohled strany. A k tomu měly posloužit organizace ČSM a jiné.²⁶⁶ Jenže problém, se kterým se strana potýkala, souvisel právě s tím, že mladí lidé trávili volný čas po svém, neorganizovaně a individuálně. Což se projevovalo např. trampingu, který je velmi často zmiňován jako forma nesprávného trávení volného času. Kromě trampingu je zde ale zcela jiný fenomén – a to autostop. Ačkoliv autostop není na těchto jednáních zmíněn jako nevhodné trávení volného času, charakterizuje se prvky, jež ho k nevhodným aktivitám řadí a rovněž je zajímavé, že po zavedení organizovaného autostopu se hovoří o jeho vyjití z illegality, omilostnění atd., podobně jako předtím o trampingu.²⁶⁷ Ostatně již samotné zavedení organizovaného autostopu nese náznak ideologických důvodů, jak o tom bude později řeč.

I přestože se problematika mládeže hojně diskutovala po celá 60. léta, a i přes snahu ji odstranit nastolenou tzv. politikou důvěry²⁶⁸, nedařilo se situaci plně vyřešit a jedná se tedy o jev, který trval až do konce dekády, kdy se projevil docela vyhraněně.²⁶⁹ Co mohlo být příčinou nedorozumění a neúspěšné nápravy vlašného vztahu?

Na těchto schůzích zaznívá, že příčinou nedorozumění je jiné prostředí, ve kterém mladí lidé vyrůstali – nepoznali válku ani krize, nepoznali kapitalistický stát, a tak si nevážili toho, co mají teď, toho, co je „lepší“ - tedy socialismu.²⁷⁰ Mládež skutečně neměla trpké zkušenosti předešlé generace, ale pouze jiná atmosféra, ve které vyrůstali, nemusela být důvodem špatných vztahů, i když mohla vést k větší kritičnosti.²⁷¹

266 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecně, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladá generace, s. 25

267 Od roku 1963 bylo podporováno trávení volného času mladých v přírodě, což vedlo k proměně postoje k trampingu. Např. útoky, které byly předtím proti trampingu vedeny, byly označeny za dogmatické. M. FRANC – J. KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem*, s. 385

268 Přístup k mladým lidem, zejména vysokoškolákům, nastolený tajemníkem ÚV KSČ Jiřím Hendrychem, definován roku 1963 na konferenci vysokoškolských výborů KSČ. Vyznačoval se především větší mírou autonomie poskytnutou studentům, ale to bylo doprovázeno i větší mírou odpovědnosti. Například aby se předešlo tzv. petřínským událostem (1962–1964), kde se mládež každoročně sešla v den prvního máje na Petříně a bavila se po svém a proti představám oficiální ideologie, ačkoli měl majáles delší tradici, byl znovuoobnoven oficiálně roku 1964 právě proto, aby tyto tendence zmínil. Což se ostatně až do roku 1966 víceméně dařilo, vedle zvolení krále majálesu amerického beatníka Alena Ginsberga (1965) a objevování protistátních hesel v průvodu opět zavedena tradice prvomájového scházení na Petříně, tedy mimo oficiální dohled a tato snaha byla potlačena, což přerušilo slibný vývoj vztahu mocenských orgánů a studentstva. Srov. M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*

269 M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*

270 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 38, Návrh referátu o aktuálních otázkách ideologické práce strany na plenární zasedání ÚV KSČ 18.-19. 12. 1963, s. IV/1 – IV/2

271 M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*, s. 234

Domnívám se, že příčina problému mohla být jinde. Dle všeho oni sami nebyli většinou otevřeně a vyloženě proti socialistickému režimu, ale proti tomu, jakým způsobem s nimi starší generace zachází. Často je jim předkládáno, že oni přišli k hotovému, nic jim nechybí, nemají se zabývat zbytečnostmi a mají být prostě jen vděční a pokračovat v tom, co jim bylo předloženo. Jedna stopařka si takhle stěžuje řidiči na to, jak jí otec přesně toto vyčítá – „*Já nevím, proč mám být pořád vděčná, že žiju jinak než on [myšleno otec stopařky – pozn. autorky], co se mi furt vyčítá? Co vy jste to dneska za mládež, co vlastně chcete od života, jaký máte cíl? My museli všechno vybojovat, zasloužit, my neměli všechno pěkně připravené pod nos, od učebnic až...No tak vám teda pěkně děkujeme, ale snad by se nám to nemuselo pořád otloukat o hlavu ne? A pořád to do nás nemusíte hustit, ono když se pořád něco opakuje, tak to otráví (...)*“²⁷² Toto bylo ostatně nesympatické více mladým lidem. Nejlépe to shrnují mladí hoši z dokumentu *Největší přání* – „*My jsme mládež, o kterou se pečuje, která je jako v bavlnce, kterou nesmí ofouknout větríček, protože dost stačilo, říká se stačilo, co jsme trpěli my, teď jsme vám to vybojovali, tak si žijte a právě když člověk vidí něco, co se mu nelíbí a řekne to, tak už není vděčnej za to.*“²⁷³ nebo „*Jo to oni bojujou a přitom vědí přesně za co bojujou, páč chtěj zlepšit ty svý podmínky, který tady zlepšit nejdou, poněvadž tady podle všeho už jsou tak dobrý, že už lepší bejt ani nemůžou. Ono to prostě nejde, páč jakmile se to řekne veřejně, tak už se na něj poukazuje a hele a on je proti, a to se na to musí dávat pozor, a to je podvratnej živel. Tak to je pochopitelný, že potom se každý bojí.*“²⁷⁴ To vede k tomu, jak dodává další hoch – „*A tak radši se sejdem takhle čtyři, pět a pak začneme mluvit a třeba i kritizujeme a na druhé straně taky najdeme ty klady toho režimu a vůbec tý současný doby.*“²⁷⁵

Pokud se tak například chtějí podívat do kapitalistických zemí a na vlastní oči se přesvědčit, jak to tam tedy vypadá, není jim to umožněno. To nebylo sympatické jednomu mladému chlapci – „*Že člověku je něco předkládáný k věření, co si nemůže sám ověřit na vlastní oči. Že prostě se o tom dozvídá z tisku, z knih, které jsou mu doporučovaný ke čtení, ale nemůže prostě třeba v otázce ciziny, tak se nemůže jet na to podívat, aby si to ověřil, jak to opravdu vypadá, aby na to získal nějaký svůj názor.*“²⁷⁶ To, že cestování do ciziny bylo uvedeno mladými lidmi jako jedno z největších přání²⁷⁷, a to nejen do východních, ale i do

272 Jan OTČENÁŠEK, *Malý interview před deštěm*, Plamen, roč. 2 (1960), č. 12, s. 24–25

273 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

274 Tamtéž

275 Tamtéž

276 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

277 Na otázku – Co by sis nejvíce přál? Odpovědělo 67,3 % mladých respondentů (16–17 let) navštívit cizí země, 70 % respondentů si zase přálo, aby ČSM pořádalo zájezdy do ciziny, viz Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné,

západních zemí, je i z toho důvodu, jak výše vyplývá, aby si mohli udělat vlastní názor, což potvrzuje mimo jiné i další respondentka – „*Kdyby takhle jezdila mládež do ciziny, tak jak by jí to bavilo, prohlížela si tam to, co je zajímavé, tak by získali lepší přehled o tom, co je u nás a co je v zahraničí, byli by tak trochu kritičtější, protože máme dva druhy nekritických lidí - jedni říkají, že u nás je to krásný a všude je to špatný a druzí zase naopak.*“²⁷⁸

Touha vše si ověřit na vlastní oči by mohla souviset s dalším problémem. Mladí lidé měli pocit, že s nimi nebylo jednáno jako s dospělými, konkrétně že s nimi nebylo jednáno na rovinu, a to jim nebylo sympatické – „*Mně se nelíbí jednání dospělých vůči nám, protože dospělý nám třeba vtloukají do hlavy – jste mladí lidé, jednou všechno přenecháme vám, naši životní úroveň a tak dále. My víme, jak to vypadá s tou životní úrovní, jak to vypadá s naším státem, proč nám třeba dospělý neřeknou – děcka podívejte se, je to blbý, bude to lepší anebo děcka neblbněte. Takhle nám každé říká, jste skoro dospělý, jednou budete vést a jakmile řeknou skoro dospělý, tak se naštve, protože když už máme 17–18, tak vidíme, jak to kolem nás vypadá. Já třeba uznávám, že vždycky není možné říkat pravdu, že, třeba jsou lidi, kterým to nemůžeme říct, aniž bychom je udělali nešťastnými, ale nám by už mohli říkat pravdu všichni.*“²⁷⁹ A též neochota starší generace přijmout např. jejich odlišné, inovativní přístupy a názory. Dva maturanti popisují takovou zkušenost, že při přípravě nástěnky na prvního máje chtěli místo tradičních květin a holubic namalovat kolem hesla „všichni do průvodu“ samé šlápoty, aby vyjádřili množství lidí, které se průvodu zúčastní. Jejich návrh byl ale odmítnut jako recese, a to bez pádného argumentu. A přitom dle výpovědi hochů se snažili jen přijít s něčím neohraným a novým, nikoliv s recesí.²⁸⁰ A vůbec toto odmítání odlišného životního stylu oblékání, účesů (již zmíněné dlouhé vlasy či vousy), tance a hudby, čemuž se souborně říkalo maloměšťáctví – se často týká už celé starší generace obecně.²⁸¹

Více než o plané řeči stáli o rovnocennou diskusi. Místo toho se dočkávali další kritiky o problematice mládeže a nešikovných snah ze strany vedení, ČSM a jiných organizací, které se jim snaží přiblížit.

A to je tím dalším důvodem nedorozumění a neúspěchu – vlažný vztah k organizaci ČSM, skrze kterou měli být mladí lidé vychováváni a vedeni správným směrem k lásce

propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladé generace, s. 1–4

278 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

279 Tamtéž

280 Helena KLÍMOVÁ, *Dostatek úzkosti, hněvu a čistoty*, Literární noviny, roč. 12 (1963), č. 4, s. 6

281 Maloměšťák byl ten „*který se bál všeho co, není zrovna tuctové, obvyklé, zaběhané, schválené, protože jim ještě nikdo neřekl, co si o tom mají myslet.*“ – Viz Helena KLÍMOVÁ, *Dostatek úzkosti, hněvu a čistoty*, Literární noviny, roč. 12 (1963), č. 4, s. 6

k socialismu aj. V souvislosti s naším tématem je důležité zmínit, že jejich náplní bylo mimo jiné i zajišťování organizovaných cestovních zájezdů pro mládež.²⁸² ČSM ale nebyla oblíbená zejména pro svou formálnost a rigiditu.²⁸³ Přednost před trávením času v organizovaných akcích mělo trávení času spolu ve svých vlastní partách a vlastním způsobem, což bylo vnímáno jako problematické, jelikož nad mládeží v takové chvíli chyběl dozor starších.²⁸⁴ Ztráta vlivu ČSM by znamenala ztrátu možnosti ideologického působení na mladé lidi a to bylo naprosto nežádoucí. Ostatně problematiky si byli vědomi i samotní reprezentanti moci, když na schůzích opakovaně kritizují formálnost, mentorský přístup a neschopnost adekvátně reagovat na zájmy mladých lidí. I přesto však nadále ČSM považovali za klíčovou organizaci.²⁸⁵

Největšími bojovníky s ČSM byli jednoznačně vysokoškolští studenti, kteří mimo jiné nebyli spokojeni s neschopností ČSM při prosazování jejich zájmů, a tudíž se jim nedostávalo naděje na změnu nevyhovujících podmínek, za nichž museli studovat.²⁸⁶ Z jejich řad se postupně etablovala radikálnější skupina vedená Jiřím Müllerem²⁸⁷, která požadovala nejprve změny v organizaci ČSM (např. plán na přetvoření ČSM do podoby federace), až nakonec požadovala úplnou nezávislost vysokoškolských organizací.²⁸⁸ To pro mocenské struktury nebylo ovšem přijatelné a tak požadavkům ze stran studentů nevyhověly.

Ani špatné podmínky studenstva na kolejích nebyly dostatečně vyřešeny, a to vedlo až ke strahovské demonstraci roku 1967, kdy byla situace už tak neúnosná, že se kvůli opakovaným výpadkům elektrického proudu spontánně vydalo do ulic cca 1 500 studentů za

282 Zájezdy pro mládež zařizovala Cestovní kancelář ČSM

283 Více k tomu např. dokument *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964 M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*

284 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část, ka. č. 38, Návrh referátu o aktuálních otázkách ideologické práce strany na plenární zasedání ÚV KSČ 18.-19. 12. 1963, s. IV/8

285 Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného - I. část, ka. č. 195, Ideologie a kultura, Ideologie obecné, propaganda, 1961, 1964–67, 3. schůze předsednictva ÚV KSČ ze dne 28. června 1966, Problematika současné mladé generace, s. 2, též se toto diskutovalo v dobových médiích – viz Jan HAJNÝ, *Co prospívá a škodí výchově mladé generace*, Rudé právo, roč. 44-45 (1964), č. 98, s. 3

286 Jednalo se zejména o špatné materiální podmínky (nedostatečné kapacity školních učeben a kolejí, nízké platy absolventů, nemožnost uplatnění atd.) a nedostatek kulturního vyžití (neuspokojená poptávka po zahraniční kultuře, nedostatek volnočasových platforem – kluby, kroužky), rigidní pravidla atd. – Viz M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*, s. 234–235

287 Jiří Müller společně s Lubomírem Holečkem stál v čele studentské skupiny na ČVUT, společně vydávali časopis Buchar. Pro své radikální názory byli v letech 1966–1967 vyloučeni, roku 1968 opět rehabilitováni a roku 1970 opět definitivně vyloučeni. Více k tomu např. *České studentské revolty. 60. léta* [Dokument] režie: Olga Sommerová, ČR, 2016

288 M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*, s. 235

skandování hesel „Chceme světlo!“ či „Chceme studovat!“. ²⁸⁹ Tento průvod byl následně brutálně potlačen, což způsobilo mezi studentstvem velké rozhořčení. ČSM tímto incidentem naprosto ztratilo důvěru studentstva, a to se stalo jedním z důvodů, proč ČSM později roku 1968 přestalo existovat a bylo nahrazeno vysokoškolskými svazy, které po roce 1969 zanikly a místo nich spadaly studentské záležitosti pod opět shora řízený SSM. ²⁹⁰

Výsledkem takových vztahů bylo, že např. pokud mladí lidé uvádějí jako své největší přání poznávání cizích zemí a cestování, většina z nich na konci dodá „ale sám“, „ale sama“, „ale ne organizovaně“, protože „to bychom se tolik neužili“, „dovedeme se bavit po svém“. ²⁹¹ Tím je tedy myšleno, že dávali přednost cestování na vlastní pěst před organizovanými zájezdy a výlety s ČSM, popř. s ČEDOKem. Zajímavé je, že většina z nich pak za nejideálnější způsob dopravy uvádí autostop. ²⁹² Autostop zkrátka nabízel možnost, jak cestovat neorganizovaně, po svém. Kromě výše zmíněných důvodů je třeba mít na mysli i praktické motivace, je tedy třeba se ještě pozastavit u životních podmínek mladých lidí.

7.1.5 Životní podmínky mladých lidí

Životní podmínky mladých lidí nebyly takové, aby si mohli dovolit nákladné cestování. O tom, že jsou rozmazlení a mají všeho dostatek, se nedalo z velké části hovořit. Životní úroveň se zlepšila, ale mladí lidé z Československa na tom nebyli tak dobře jako třeba západní mládež, kde se u většiny z nich o zhýčkanosti hovořit dá. ²⁹³ Studenty, kteří ještě nezaložili rodinu, často pálila otázka financí. Jeden dvacetiletý student shrnuje životní podmínky mladých následovně – „jsme na tom o hodně líp, než byli lidi dřív, vlastně nám nic nechybí, až na ty peníze – a to mě nejvíc žere.“ ²⁹⁴ Většina studentů dávala peníze z brigád na ošacení, knihy, učebnice, stravu a ubytování na internátě a časté výdaje na cesty, obzvláště pokud pocházeli z malého města a na univerzitu dojížděli, pro ně mohly být nepříjemné. Z tohoto důvodu není překvapivé, že velká část z nich nemohla našetřit peníze na automobil či alespoň motocykl, jak jim bylo některými odpůrci autostopu doporučováno.

295

289 Jaroslav PAŽOUT, „Chceme studovat! Chceme světlo!“. *Demonstrace studentů z vysokoškolských kolejí v Praze na Strahově 31. října 1967*, Paměť a dějiny, roč. 1 (2008), č. 1, s. 4

290 Socialistický svaz mládeže (1970–1989, sdružující mladé lidi ve věku 15-35 let). Ztrátu důvěry demonstruje např. výrok studenta Zdeňka Pince – „ČSM je organizace prohnílá, zkostratělá nejvíce v republice. 86 urgencí nesvedlo nic, jedna demonstrace ano.“ M. POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*, s. 255

291 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

292 Tamtéž

293 Viz srov. – T. ROSZAK, *Zrod kontrakultury*, s. 22–23

294 *Dvacet let a dvacet vět*, Mladý svět, roč. 7 (1965), č. 17, s. 8

295 *Čtenáři píší. Lidé mohou být různí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 14, s. 13

Podobné problémy měly čerstvě sezené mladé páry, které trápila otázka platu. Mladé maminky často nemohly zůstat s malými dětmi dlouho doma, protože by je pouze jeden plat neuživil. S tím ovšem souvisel problém nedostatku jeslí a školek, kam by mohly ženy přes den dítě odložit. Tudíž většina z nich musela z platu jednoho vyžít. Pro vysokoškolsky vzdělané ženy toto navíc znamenalo, že pokud nemohou dítě umístit do jeslí, nemohou chodit do práce a uplatnit své znalosti, které studiem nabyly.²⁹⁶

Těžkou situaci museli řešit také mladí lidé, kteří nemohli sehnat byt. Pokud si o byt zažádali, mohli se pak setkat s neochotou a na byt tak čekat velmi dlouho. Jeden mladý vysokoškolsky vzdělaný pár s dítětem se setkal s nepříjemnou situací, kdy jim byla žádost o byt zamítnuta a bylo jim řečeno, že pokud mají potíže, neměli si zakládat rodinu.²⁹⁷ Důvodem této špatné situace byl nedostatek bytů, jež byl v následné dekádě řešen výstavbou sídlišť.²⁹⁸ I z těchto důvodů pak třeba mladí lidé pořízení dětí odkládali či ženy postupovaly interrupci, což část starší generace považovala opět za sobeckost mladých lidí.²⁹⁹

7.1.6 Proč tedy autostop?

Vzhledem k výše uvedenému není divu, že je autostop uváděn mladými lidmi jako ideální dopravní prostředek. Autostop nabízel mládeži několik věcí a mezi nimi i jedno z jejich největších přání – cestovat, poznat země, tedy udělat si vlastní názor, a to vše formou, jež jim nejvíce vyhovovala – neorganizovaně³⁰⁰, individuálně a levně. K upřednostňování neorganizované formy autostopu pak měli své důvody, které jsou výše popsány. Mimo jiné i špatný vztah s ČSM, které nabízelo organizovanou formu cestování a též nedostatečné finanční zázemí. Pro jejich situaci pak měla pochopení část lidí z většiny patřící ke starší generaci vlastníci automobily, k řidičům, kteří ochotně svezou mladé lidi, právě z důvodu solidarity nad stavem jejich finančních prostředků či nad pochopením pro jejich jiné motivace vyrazit na cestu, které se nemusely točit pouze okolo nedostatku financí.

296 Dokument *Proč?* se zabývá otázkou klesající porodnosti a jako problémy jsou mladými lidmi právě uváděny finanční nedostatek, bytová krize a nedostatek zařízení pro předškolní děti, též ale egoistický přístup mladých lidí nebo problém druhé směny žen. Viz *Proč?* [Dokument], režie: Evald Schorm – Jan Špáta, ČR, 1964

297 Viz *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964. Neochota na úřadech je též často zmiňována v dokumentu: *Proč?* [Dokument], režie: Evald Schorm – Jan Špáta, ČR, 1964 – např. jedna mladá paní popisuje, že se jí na úřadech či v zaměstnání opakovaně nevyhovuje a její argument, že má čtyři děti je odmítnuta frází: „Co je mi do toho, já vám je nedělal!“

298 ROUBAL, Petr, *Krise urbanistické moderny v socialismu. Případ plánování Prahy od šedesátých do osmdesátých let 20. století*, Soudobé dějiny, roč. 24 (2017), č. 3, 335-360

299 *Proč?* [Dokument], režie: Evald Schorm – Jan Špáta, ČR, 1964

300 Vyjma let 1964–66, kdy byl zaveden organizovaný autostop, jeho účast ale nebyla povinná

8. Podoby autostopu

O tom, čím autostop byl a co znamenal pro různé lidi, se mnoho diskutovalo. Motivace, jež k autostopu vedly, měly různé podoby, ale obecně proti sobě stály dvě nejzákladnější představy autostopu. Ta první představa vycházela z toho, že autostop sloužil jako levný dopravní prostředek, který suploval nedostatečnou dopravní infrastrukturu a nabízel pohodlný způsob cestování. Byla většinou takto prezentována kritiky autostopu, jež mladé lidi viděli jako zhýčkané, ale také zastánci mladých lidí, kteří upozorňují na nedostatek finančních prostředků, kterým mladí lidé trpí a také na nemožnost dopravovat se jiným způsobem. Ta druhá představa se proti té první často ohrazuje a odmítá stopování jako pouze účelové. Nabízí pohled na autostop jako na svobodný, volný, romantický a dobrodružný způsob cestování, poznávání nových míst a nových lidí. Autostop je prezentován až jako životní styl. Seznámení a poznání nových lidí je v tomto případě často velmi zdůrazňováno. Tato představa je často prezentována samotnými stopaři, kteří autostopem jezdili často a skutečně pro ně znamenal více než pouhý přesun a také je tak představována propagandistickými články o autostopu zj. z let 1964 a 1965, jež měly za cíl nalákat mladé lidi na využívání organizovaného autostopu.

Již jsem v kapitole *Definice autostopu* představila dvojí chápání autostopu Hraběte. Vnímá rozdíl mezi autostopem užitým a čistým tak, že ten užitý byl pouhým přesunem z místa na místo a ten čistý „chuť toulat se“, tedy cestovat z jednoho místa kamkoliv.³⁰¹ Hrabě dále dva druhy autostopu nerozváděl, nicméně se domnívám, že jejich obsah by mohl být podobný výše popsaným dvěma základním představám o autostopu a proto jsem se rozhodla vypůjčit si názvy těchto dvou kategorií autostopu a na následujících řádcích bych jim ráda dala nějaký obsah a konkrétní podoby autostopu více rozvinula.

8.1 Užitý autostop

Pod užitým autostopem chápu takový autostop, který slouží jako rychlý a levný dopravní přesun z místa na místo, volen nikoli z touhy po dobrodružství, ale spíše z nouze či nutnosti nebo za nějakým užitkem. Z nouze, která může být chvilková, krátkodobá, tedy neumožňuje v danou chvíli jiný způsob přepravy, nebo z nouze, která je trvalejší, dlouhodobá, ať už finanční nebo dopravní.

301 Odlišování dvou „druhů autostopu“ není nic nečekaného, objevovalo se to i v článcích psaných stopaři s tím, že je málokdy nějak podrobněji dále rozvádějí – např. „*Tento způsob přemístění využívají mladí lidé, dle soudu autora: 1. kvůli zajímavosti tohoto způsobu 2. kvůli láci tohoto způsobu.*“ – Bohumil SMRČKA, *Stručný úvod do autostopu*, Kulturní tvorba, roč. 1 (1963), č. 37, s. 7

Krátkodobá nouze se týká těch stopařů, kterým nevyšel dopravní spoj nebo se jim porouchal vůz či sami utrpěli nějaký úraz. Často se aktérem autostopu z nutnosti mohl stát dospělý člověk, který jinak má finanční prostředky i třeba automobil, a který je donucen k stopování okolnostmi. Toto bylo docela častým jevem. Tento autostop byl vnímán kladně, neboť častokrát byl skutečnou záchranou. Takový autostop např. zachránil život muži, který se zranil při opravě motorky na své chatě, stihl však proběhnout lesem na silnici a zastavit si vůz.³⁰² V souvislosti s ním se ale upozorňovalo na jev, který nebyl vnímán jako kladný a sice ten, že řidiči zastavují raději atraktivním slečnám nežli člověku v nouzi či že nezastavují člověku v nouzi vůbec.

Takovou nepříjemnou zkušenost zažila mladá žena s dítětem, které bylo nemocné a kvůli neochotě řidičů musela celou cestu absolvovat pěšky. V nemocnici se pak dala do řeči s mladší ženou, krajankou, která ji sdělila, že se sem dostala pohodlně autostopem.³⁰³ Podobnou zkušenost zažil starý pán s nohou v sádře – „*Zdvihám svoji invalidní hůl s gumovým násadcem. Míjejí octavie, 1000 MB, wartburgy, volhy...nikdo nereaguje. Sahám tedy k prostředku ještě okatějšímu: jednou rukou zdvím hůl, druhou ukazuji na nohu v sádře. Výsledek tentýž. Najednou vyběhne na silnici hezká dívčina ve šponovkách a přiléhavém svetříku. Rozhlédne se, zatřepe ručkou – a okamžitě zastaví dva vozy.*“³⁰⁴ Ačkoli měla tato kritika směřovaná na mladé ženy nejspíše své opodstatnění, v pozdějším období 60. let byla zahrnuta až do extrému.³⁰⁵

Takovýto typ autostopu je také občas spojován s rizikem, který se týkal mladých žen. Jejich tragické osudy začínají v médiích slovy – „*další vlak jel až ráno*“³⁰⁶ atp. Tyto zmíněné podrobnosti nejspíš měly varovat předtím, aby se ženy neuchylovaly k autostopu ani v největší nouzi, protože to může být nebezpečné. Vesměs ale platí, že tento autostop z nouze nebyl vnímán negativně, ale naopak jako autostop užitečný – o tomto faktu svědčí i názor, že tento typ autostopu by při případném zákazu měl být zachován.³⁰⁷

Další typ nouze jsem nazvala jako dlouhodobá. Autostop z dlouhodobé nouze mohl být hnán finančním nedostatkem či nedostatečnou dopravní infrastrukturou. Pokud v některých oblastech nefungovalo dopravní spojení příliš dobře či se o žádném dopravním spojení vůbec nedalo hovořit, autostop se stal běžným způsobem, jak tento nedostatek

302 *Stopař*, Svět motorů, roč. 16 (1962), č. 26, s. 796

303 Božena ŠPIČKOVÁ, *Křestní list měřítkem ochoty?* Práce, roč. 18 (1962), č. 273, s. 4

304 *Autostop s potížemi*, Lidová demokracie, roč. 21 (1965), č. 308, s. 5

305 Viz kapitola *Konec autostopu? Závěr 60. let*.

306 *Noční autostop*, Lidová demokracie, roč. 19 (1963), č. 192, s. 3

307 Např. Libor ŠILBERSKÝ, *Autostop brát či nebrat*, Svět motorů, roč. 15 (1961), č. 20, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

kompenzovat. V takovém případě se nabízí jako aktér opět dospělý jedinec, ovšem aktéři takového autostopu jsou vedeni převážně jako mladí lidé, protože ti ještě nevlastnili automobil, a tak na ně nedostatečná infrastruktura měla větší dopad. Zde se ovšem pod mladými lidmi nerozumí pouze studenti, ale také již usedlí mladí lidé – často třeba takto cestovaly i matky s malými dětmi a jiní aktéři autostopu.

Zvláštním důvodem nouze a nutnosti je pak ta finanční, kdy prostě mladí lidé volili raději takový dopravní prostředek, který je zadarmo.

Volba autostopu mladých lidí z důvodů finančních byla obzvláště kritizována starší generací. Ta první skupina z nich upozorňovala na to, že mladí lidé mají peníze, ovšem utrácí je za něco jiného (často alkohol, zábavy atp.) a pak nemají peníze na běžnou dopravu a na důležité věci vůbec. „*Stopovať zakázané nie je, ale ja by som napríklad nezastavil. Dnes má každý toľko peňazí, aby si kúpil hoci len bicykel a hneď by mal aj šport. Mnohí stopári sú podľa mňa flákači bez dozoru, ktorí kazia aj ostatných. A je to obťažovanie riadičov.*“³⁰⁸ Mladí lidé jsou v očích starší generace často „žebráci“, kteří „žebrají o svezení“ a tím je obtěžují. – „*Když už chcete cestovat, tak pak tehdy, jestliže na to máte. (...) Kam jste lidé dali svoji hrdost? Já osobně, kdybych měl mávat na nějaké auto, aby mě svezlo, připadal bych si jako žebrák. A strašně bych se styděl.*“³⁰⁹

Další kritici byli ochotni brát na zřetel finanční nedostatek mladé generace, ale v tom případě jim pak nabízeli jiné možnosti cestování. Často jim doporučovali zejména jízdu na kole či pěší chůzi.³¹⁰ Za používáním autostopu viděli totiž pouhou zhýčkanost, pohodlnost ale i zkaženost mladé generace. Samotnými stopaři je ovšem přiznáváno, že jejich volba pro autostop je hnána i jistou „pohodlností“, neboť jim to bylo více příjemné než jiné dopravní prostředky.

Prvním důvodem může být nepříjemnost prostředí, málo prostoru, nečistota atp. Na tuto nepohodlnost si ostatně stěžují i starší ročníky. Např. sedmdesátiletý autostopař konstatuje – „*Jenže vyhlídka na jízdu v kodrcajícím se a přeplněném autobuse není nijak vábná*“³¹¹ podobně „*(...) jízda veřejnými dopravními prostředky v době rekreace je takovým utrpením, že dokáže radost z rekreace zkazit.*“³¹² nebo „*Svezl jsem maminku se dvěma ratolestmi, protože dotyčná dáma usoudila, že jí bude v limuzíně pohodlněji než*

308 Pavel DVOŘÁK, *Stopy na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7, s. 34

309 Miroslav ŠTEFFEK, *Autostopař*, Mladý svět, roč. 12 (1970), č.47, s. 27

310 *Autostop*, Rudé právo, roč. 43–44 (1963), č. 254, s. 5 či Pavel DVOŘÁK, *Stopy na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7, s. 28–36

311 *Autostop s potížemi*, Lidová demokracie, roč. 21 (1965), č. 308, s. 5

312 Miloš KOVAŘÍK, *Rozšíří se autopůjčovny?* Svět motorů, roč.17 (1963), č. 1, s. 29

v přeplněném vlaku. Měla pravdu a mě nijak nebylo (...).³¹³ Tudíž by se dalo vyvodit, že cestovat přeplněnými dopravními prostředky nebylo příjemné mnoha lidem bez ohledu na věk a kritika pouze mladých lidí kvůli zhýčkanosti a pohodlnosti nebyla tedy oprávněná. Opět za tím tedy spíše stály obecné předsudky o mladé, zhýčkané generaci, která se v očích starší generace měla velmi dobře anebo minimálně lépe než oni v jejich letech.

S tím ostatně nepřímo souvisí i ten další důvod, proč stopaři volí raději autostop než veřejnou dopravu, a to nepříjemnost okolí. Tedy, že se raději svezou s tím, kdo je chce svézt, aby nemuseli být neustále a bezdůvodně napomínáni, jak se mají chovat. – „*Proč se jezdí autostopem? Aby se ušetřilo? Kdepak! Hlavně proto, že všichni nevrlí průvodčí, kteří by vám stále dokola říkali „tak pohyb, pohyb chuligáne, nestůj na plošině, co se tu kymácíš, pusť tu paní sednout, necourej se mi po voze, plav na plošinu“ atd., protože se dnes špatně vyspali, a vy je dráždíte svou prostou existencí, (...) že tedy všichni ti achjotojednesmládežníci zůstanou ve vlacích, v autobusu a v těch autech, která stopaře neberou.*“³¹⁴ Následně autorka vypráví příběh, který se prý vypráví u trampských potlachů, o mládenci, který ač byl zraněn, raději než sanitu zvolil autostop, protože chtěl jet s někým, kdo ho svezde rád.³¹⁵ Příčinou volby pro autostop je zde tedy opět generační střet. Zde se ovšem dotýkáme již hlubšího motivu, který je více spjatý s čistým autostopem než s tím užitým.

Našli se ovšem ti ze starší generace, jež měli pro finanční nedostatek mladých lidí plné pochopení, a to zejména ze strany řidičů, kteří je ochotně brali do vozů. Často to byli takoví řidiči, jež v mládí sami takto cestovali, ze stejných důvodů a nyní rádi pomohou i mladým lidem, kteří se nacházejí na stejné pozici jako dříve oni.

Oba typy autostopu z dlouhodobé nouze pak byly využívány účelně. Lidé volili tuto formu dopravy jako způsob přesunu za divadlem, do práce, na přednášky, do školy, do práce, za partnerem, za přáteli, z vojny domů atp. a nejen nárazově, ale především pravidelně. Najdeme příklady lidí, jež se takto přepravovali z místa na místo denně, a to po delší časové období. Z čehož plyne, že autostop zde zkrátka plnohodnotně suploval jiné dopravní prostředky s tou výhodou, že byl bezplatný. Navíc v případě užitého autostopu pro ně byly motivace více praktické než nějaké hlubší, pocitové, které jsou charakteristické pro druh čistého autostopu.

313 *Žebráci kilometrů*, Svět motorů, 2.4.1960, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

314 Běla BLAŽKOVÁ, *Bůh sedmého dne*, Literární noviny, roč. 13 (1964), č. 38, s. 7

315 Tamtéž

8.2 Čistý autostop

Autostop čistý je na rozdíl od toho prvního druhu nezatížený nějakým přízemním užitekem, není zatížený ničím, je volný stejně tak jako ti, kteří se rozhodli jej tímto chápáním provozovat. Jak už bylo řečeno, pro tento typ autostopu je charakteristické, že se vymezuje vůči užitému autostopu, protože prý není pouhým levným, rychlým a pohodlným přesunem, ale „něčím“ víc – „(...) autostop má daleko k pouhému pohodlnému cestování. Má příchut' dobrodružství, je nevypočitatelný, je v něm poezie tuláctví nesešněrovaného jízdními řády a nařízeními.“³¹⁶ Podobně – „(...) autostop není už dávno JEN způsob dopravy, ale i cosi jako vyznání víry, vyjádření touhy po svobodě, znamení generace, měřítko emancipace a bůhsámví kolikero JEŠTĚ znamená. Právě se o dnešním mládí, že je JAZZOVÉ, ale já říkám, že je právě tak rovněž AUTOSTOPOVÉ (...).“³¹⁷ Čím tedy čistý autostop je?

Aktéry čistého autostopu jsou především mladí lidé, na rozdíl od toho užitého. Specifikem tohoto autostopu je, že se na cestu mohou vydat stopaři nejen jako jednotlivci, ale též jako parta. Často pak hovořili o komplikovanosti až umění se setkat v daném časovém vymezení v dané lokalitě. K tomuto účelu sloužily různé vzkazy např. na dopravních značkách. Zajímavé je, že mimo vzkazů praktických se na značkách mohly objevovat i též poetické vzkazy typu: *Zastavte svět, chci vystoupit, daleká cesta má, marné stopování, tady dva Pražáci zarostli mechem* atp.³¹⁸

Autostop byl pro část generace mladých lidí především svobodou, lépe řečeno kompenzací svobody, která se jim jinde v takové míře nedostávala. Pro mladé lidi, svázané z jedné strany požadavky rodičů a z druhé strany různými organizacemi, se autostop stal činností, kde mohli na chvíli pocítit krásu svobody a volnosti. Svoboda, která je v této činnosti obsažena, byla velmi dobře popsána v divadelní hře Autostop – „*Ten člověk v tom autu nám zastavit mohl – jak to také udělal, ale nemusel – jak to také udělala ta auta před ním. My na té silnici jsme rovněž stát mohli, ale nemuseli. Mohl, ale nemusel. Cítíte tu chuť svobody, která je v autostopu? Když něco udělat můžete, ale nemusíte, a vy to přece uděláte? Kdyby každý zastavit musel, potom by autostopování nebylo ono.*“³¹⁹

Pro mnohé z nich byl v tomto duchu inspirací autor románu *Na cestě* Jack Kerouac, který se po Americe přepravoval autostopem bez určitého cíle, což se mladým lidem u nás zamlouvalo natolik, že ho napodobovali. Na otázku, co bylo pro Milana Kňažka v 60. letech

316 Bohumil SMRČKA, *Stručný úvod do autostopu*, Kulturní tvorba, roč. 1 (1963), č. 37, s. 7

317 Jan BENEŠ, *Stonožka a já*, Československý voják, roč. 14 (1965), č. 20, s. 42–43

318 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

319 V. HAVEL – I. VYSKOČIL, *Autostop*, s. 3–4, scénář dostupný z Archivu Divadla Na Zábřadlí

náhrazkou svobody, vzpomíná – „(...) byl to autostop. Již od patnácti let. Prostopoval jsem tisíce kilometrů po celém Československu, stopoval jsem i do Maďarska, v Jugoslávii... Jednou jsme se s kamarádem vydali do Prahy a uvízli jsem několik kilometrů před Prahou. Stáli jsme tam tři dny, přestalo mě to bavit, navrhl jsme, abychom stopovali na opačnou stranu. První kamion, na který jsme zamávali, zastavil. „Kam jedete, hoši?“ „A vy?“ „Já do Ostravy.“ „My taky.“ To mě bavilo, později jsem stopoval právě tak jako Jack Kerouac – zastavil jsem auto a na otázku řidiče, kam jedu, jsem odpověděl: „To je jedno, tam, kam vy.“³²⁰ Podobně na autostop vzpomíná i Thoma – „Autostop se stal naší životní filozofií. Tak trochu ovlivněni Kerouacem jsme v něm hledali vyšší smysl. Nejezdili jsme autostopem jen proto, že je to nejlevnější způsob přepravy. Věřili jsme, že je to jeden z nejlepších způsobů, jak poznat jakoukoliv zemi a přijít do styku s nejrůznějšími lidmi.“³²¹

Tento druh autostopu nebyl ale provozován jen jako toulka bez cíle, ale i na delší vzdálenosti. A to nejen proto, že mladí lidé toužili poznat nové země a lidi, ale domnívám se, že možná šlo i o překonávání hranic, a to jak hranic státu, tak již zmíněné svobody. Jako by se ptali – kam až mi autostop dovolí se vydat? Na kolik jsem svobodným člověkem?

Poznávání nových lidí, seznámení se s nimi, bylo pro mladé stopaře také to, co jim přišlo na autostopu atraktivní a mohlo se stát motivací proč jej vyhledávat. Moment seznámení a poznávání se je často popisován jako zajímavá zkušenost, jako něco téměř magického, šlo totiž o jakési nahlížení na svět očima někoho druhého – „Vždyť ten, kdo vám zastaví, nabízí nejen pomoc, ale stává se vaším průvodcem, jehož očima pozorujete krajinu a města. Půvab autostopu spočívá v jeho romantice, nevypočitatelnosti situací a kouzlu nových setkání. Ani v pohodlném sedadle vlastního automobilu nebo okénkem vlakového kupé nenahlédnete tak hluboko do života obyvatel a nikdy nepoznáte obyčejné radosti a starosti prostých lidí, jako právě při toulkách autostopem.“³²² A to ať už to bylo seznamování na pouhou dobu jízdy či na delší období, pokud mezi řidičem a stopařem či stopařem a stopařem vzniklo přátelské pouto – „(...) člověk navázal zajímavá přátelství, která trvají dodnes. Mnoho lidí poznám i po deseti letech, i když je znám jenom křestním jménem.“³²³ Nebo dokonce partnerské pouto, což se mohlo stát dalším důvodem proč se na autostop vydat – jak zpívá Karel Štědrý ve své písni Autostop z roku 1964 – „Nechci

320 Milan KŘAŽKO – Jan ŠTRASSER, *Nosím v sobě mnohé jizvy*, XYZ, Praha 2012, s. 39

321 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

322 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

323 Na otázku co si myslíte o autostopu, odpovídal Ivan Vyskočil – viz *Úvahy nad autostopem*, MY 66, roč. 3 (1966), č.6

známost s inzerátem hledat, po kavárnách vysedávám nerad, tam bych asi o své štěstí nezakop, já spoléhám jenom na svůj autostop. “³²⁴

I pokud se lidé viděli na pouhý okamžik svezení, rádi na sebe vzpomínali – „*Jádrem autostopu je setkání. Zamáváním a zastavením se uskuteční setkání těch, kdo si do té chvíle byli cizí. Opět se na této cestě rozejdou po pěti nebo dvou stech kilometrech jízdy. Víc už se možná nikdy nesetkají. Ale cizí už si nikdy nebudou. Jejich čas a tím i jejich osud se spojily. Jistě se k sobě vrátí ve vzpomínce.*“³²⁵ Podobně „*Možná se dá vlakem jezdit někam do lázní nebo za nemocným bráchou, nebo vůbec někam přesně, ale nikdy nemůžu mít z cestování takovou radost jako na silnici, která mě seznámí se spoustou lidí a vždycky si kousíček těch lidí nesu dál v sobě pro druhý, a nějaký kousek ze mě, kterej vlastně můj nebyl, si zase nesou do svého života voni.*“³²⁶ S tím, že jak už bylo naznačeno, nešlo pouze o seznámení s řidičem, ale také mezi stopaři, kteří, pokud se vydali na toulku bez cíle, mohli své cesty pro vzájemné sympatie spojit a takto se spřátelit či mohlo jít o pouhé rozhovory mezi stopaři, k nimž docházelo zejména na výpadovkách ve frontě či v nákladních vozech, kde se většinou sešla větší parta stopařů.³²⁷

Sbližování na cestách bylo to, co části starší generace na autostopu nebylo sympatické. Viděli za tím cosi zkaženého a neukázněného. Mladí lidé, bez dozoru dospělých, mohli získávat své první sexuální zkušenosti, což bylo zejména pro rodiče mladých dívek nepříjemnou představou, protože se obávali následků. Obzvláště pokud šlo o dívky, tak se kritikou nešetřilo. Dívky byly vykreslovány jako ty, které jsou nemorální a nemravné, pokud sedají do auta k starším mužům. A starší ženy zase nepovažovaly za správné brát mladé stopaře muže.

Část starší generace nedokázala pochopit, že by mladí lidé stopovali z jiných příčin než z výše popsanych v užitém autostopu. Najdeme příklady, kdy se snaží „pomoci“ mladým lidem, aby nemuseli jezdit autostopem, tak, že jim nabídnou peníze, aby si mohli dovolit jiný způsob cestování – „*Dokonce jednou, když se to na mě provalilo ve fabrice, tak mi po marných domluvách závodní rada vodhlasovala zvýšení platu, dokonce hned vo dvě stovky, abych prej jim jako nedělal vostudu po všech šoférech na okresu a měl na autobus.*“³²⁸ S podobným jednáním se setkala jedna stopařka, která dostala od řidiče peníze

324 Karel ŠTĚDRÝ, píseň Autostop, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=l6VwX4L13zA> ke dni 14.3.2021

325 *K autostopu jako takovému*, in: Program ke hře Autostop 1961, dostupné z Archivu Divadla Na Zábřahu

326 Jan BENEŠ, *Příhoda*, Plamen, roč. 4 (1962), č. 4, s. 38

327 Kolik nových lidí a jaké rozhovory s nimi bylo možno vést je patrné např. z reportáže Hraběte, kde popisuje jednotlivé osoby – stopaře i řidiče, V. HRABĚ, *Cestou NE cestou*, s. 4-9

328 Jan BENEŠ, *Příhoda*, Plamen, roč. 4 (1962), č. 4, s. 36–37

se slovy: „*Tady máte aspoň deset korun, nasvačte se.*“³²⁹ Načež se rozčilovala „*Nejezdím přece stopem kvůli tomu, aby mě dávali lidi na svačinu!*“³³⁰ Domnívali se tedy, že se k autostopu uchylují mladí lidé z důvodu finanční nouze, a nikoli kvůli pocitům, jež jim autostop mohl nabídnout a snažili se je autostopu ušetřit. A to i přesto, že pro vyznavače čistého autostopu vlastně zadarmo nebyl – „*Ale autostop není zadarmo. Čekání, čas vyhlížení je nepeněžní cenou autostopu. Čím déle jsem připraven čekat, tím vyšší hodnotu vidím v tom neurčeném, ale nutném setkání.*“³³¹ Čas pro ně nahrazoval peníze a ten byli ochotni zaplatit, protože jim to za to stálo. Jak toto ale mohla starší generace pochopit, když byli oni ti, jež mladou generaci chtěli svázat pravidly a organizovaností v domnění, že pro ně činí to nejlepší?

Toto nepochopení je však v období, kdy se snažily organizace ČSM a jiné zavést organizovaný autostop, upozaděno naopak neobvyklým pochopením. Vznikalo množství propagandistických článků, ve kterých byl autostop popisován jako romantika, romantický únik, poezie či dobrodružství. Všim tím mohl jistě být. Ostatně pro samotné vyznavače čistého autostopu zřejmě, vzhledem k výše uvedenému, pro mnohé z nich znamenal romantický únik před každodenností a touhu po volnosti a svobodě. Ovšem domnívám se, že v očích stopařů, jež volili autostop pro jeho nesvázanost, tím nemohl být organizovaně. A to i přesto, že se to snažili tyto články popřít – „*Dnes je neděle. Stoupněme si na jednu z výpadevých silnic a nechejme se unášet romantikou mládí, které chce objevovat vždýcky to daleké, neznámé. A vřbec nám nebude vadit, že je v tom slůvko „organizovaný“, že ty romantické dálky jsou přece ohraničeny počtem kupónů s konečnou číslicí 3 000 kilometrů.*“³³²

Tato podstata čistého autostopu zkrátka stojí sama o sobě, ve své nesvázanosti, volnosti, ve svém dobrodružství a dobrovolném seznamování, proti jakékoli organizovanosti a domnívám se, že jednou z příčin, proč se organizovaný autostop nepovedl, by mohla být také tato – že totiž bylo mnoho lidí, jež provozovali autostop čistý a jeho svázání pravidly pak pro ně nebylo přijatelné, a proto se ho rozhodli neúčastnit. Dříve než se ovšem dostanu k této příčině nezdaru a k těm dalším, je třeba seznámit se se samotným organizovaným autostopem, jeho příčinami, myšlenkou, průběhem a problémy.

329 Archiv Zdeňka Thomy, scénář ke krátkému filmu *Prázdniny na silnici. Zastavte stop, stop*, s.28–29

330 Tamtéž, s. 29

331 *K autostopu jako takovému*, in: Program ke hře Autostop 1961, dostupné z archivu Divadla Na Zábradlí

332 *Dnes je neděle*, Rovnost, roč. 79 (1964), č. 94, s. 1

9. Organizovaný autostop

9.1 Problémy a příčiny vedoucí k organizovanému autostopu

Od samého počátku 60. let se řeší základní problémy spojené s autostopem, jejichž naléhavost rostla s tím, jak stoupala popularita autostopu. Jednalo se jak o problémy vyslovované ze strany řidičů, tak ze strany stopařů.

Za většinou z nich stála anonymita. Pokud stopař nastoupil do vozidla, byl pro řidiče stopař zcela cizím člověkem, kterému se rozhodl důvěřovat. Stávalo se ovšem, že byla tato důvěra zklamána – krádeží, přepadením či poškozením vozu nebo majetku v něm, a to buď jednou, ale v horších případech opakovaně. Důvěra ze strany řidiče tím byla vážně ohrožena a někdy na stopaře z těchto důvodů zcela zanevřel.³³³ Ačkoliv zřejmě ve většině případů ke krádežím ani k jiným trestným činům nedocházelo,³³⁴ tento problém se stával na stránkách medií zejména v letech před zavedením organizovaného autostopu (1960–1964) velmi často diskutovaným.

V období před zavedením organizovaného autostopu se publikovala řada článků, kde řidič popisoval svou důvěru ke stopaři a následné zklamání, které vedlo k tomu, že již stopaře nebere, někteří z nich však nezanevřeli na vojáky či lidi, jež byli evidentně v nouzi.³³⁵ Takové články pak mohly odrazovat další řidiče od zastavování. Nutno ovšem podotknout, že ve stejném období vznikaly články, které k autostopu měly pozitivní přístup a byly proti jeho případnému zákazu – „*Nejeden článek byl již napsán o tom, zda se má nebo nemá stopařům zastavit. Nejeden článek vyzněl v tom smyslu, že by se zastavovat nemělo. A bylo to řádně odůvodněno. Poslechněte si však tři vyprávění, která jsou napsána podle skutečnosti, a potom sud'te.*“³³⁶

Tvůrce citovaného článku následně vypráví, že díky autostopu se dají konat i dobré skutky a dokazuje na příbežích, že všichni stopaři nejsou špatní lidé. Jiný autor článku si je také vědom problematiky autostopu, ale neváhal se ho podobně zastat – „*Mám své zkušenosti a poradil jsem se s odborníky, mohu tedy říci: poměr řidičů, kteří zastavují, k nezastavujícím se na našich silnicích pomalu ale zřetelně zhoršuje. (...) Hluboko v nás spí*

333 Milan GABRHEL, *Pozor na stopaře*, Svět motorů, roč. 16 (1962), č. 23, s. 725, či *Vzít či nevzít*, Svět motorů, roč. 16 (1962), č. 18, s. 538, nebo Miloš KOVAŘÍK, *Lezou nám na nervy*, Svět motorů, roč. 16 (1962), č. 20, s. 629

334 Dle výpovědi jednoho z příslušníků VB šlo „o jeden případ z 1000“, ale i tak velmi nepříjemný viz Bohumil SMRČKA, *Stručný úvod do autostopu*, Kulturní tvorba, roč. 1 (1963), č. 37, s. 7 či Pavel DVOŘÁK, *Stopy na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7, s. 31, krajský prokurátor Jan Javorčík říká – „*stane sa, že sa prihodí aj nejaký ten prepád, ale to je len biela vrana, ktorá potom narastie rečou.*“

335 Př. *Za dobrotu na žebroty*, Svět motorů, roč. 17 (1963), č. 1, s. 29 nebo *Žebráci kilometrů*, Svět motorů, 2.4.1960, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

336 Př. *Třikrát pro*, Svět motorů, roč. 17 (1963), č. 17, s. 317

*měšťák, často jen měšťáček, ale jak dostanete nový spartak, vyjedete si prvně za Prahu a zamává první stopař, už je vzhůru. A už to řeší za vás: Já mám auto, ty auto nemáš – tvoje chyba. Nejezdi. (...) Přece to musí být nádherný pocit: dokázat si, že jste už lidé budoucnosti a že umíte obětovat dvě minuty a za korunu benzin pro člověka, který nic nenabízí a ničím neohroží, prostě bez protihodnoty žádá o pozornost. (...) Rozvažte to – a až zase zamávají, určitě nebudete přidávat plyn.*³³⁷

Anonymita vedla i ke skutečnosti, že se autostopem vozili lidé, kteří byli hledáni policií. Mohlo se jednat o nebezpečné jedince jako zločince či uprchlé pacienty z psychiatrie nebo o vojenské zběhy či děti, které utekly z domova, což otevíralo problém i věkové neohraňivosti autostopu. O problému útěku z psychiatrie hovoří náčelník VB, který vysvětluje proč je proti autostopu – „Protože nevíme, kdo se pohybuje po silnicích. Stane se sice málokdy, ale stane se, že nám někdo uteče z psychiatrické léčebny, jezdí stopem a my ho pak nemůžeme najít.“³³⁸ Útek dětí či dospívajících z domova také nebyl ničím neobvyklým.

Případy útěku dětí a potulování autostopem se stalo motivem povídky *Chlapcova neděle* z roku 1963. Povídka vypráví, jak měl chlapec očividné problémy s rodiči, kteří nejenže nechťeli respektovat jeho přání trávit neděli odlišným způsobem (od začátku je naznačováno, že by ji chtěl strávit autostopem), ale také rodiče pohoršil, když si na sebe vzal „neslušné“ kalhoty. Toto se rozhodl řešit radikálně a hádku vyřešil útekem. Celý den se toulal autostopem a večer se vrátil domů. Rodiče se na syna příliš nezlobili. Matka se snažila synovi vylicít jakým způsobem si užili neděli dle původního plánu, ale po chvíli se zarazila, protože zaregistrovala synův prázdný pohled, který naznačoval, že synovi to vůbec nic neříká a snad ani nemá zájem ji vyslechnout.³³⁹ Tato povídka nejen ilustruje, z jakých důvodů mohly děti a dospívající volit útek z domova, k němuž využily jakožto dostupný prostředek autostop, ale též otevírá hojně diskutované téma generačního střetu obecně. Vojáci zběhové patřili také do skupiny hledaných stopařů, měli výhodu i v tom, že jim ochotně stavěli i ti řidiči, kteří měli třeba špatné zkušenosti s ostatními stopaři.

Dalším nejčastěji namítaným důvodem, který vedl k neochotě řidičů brát stopaře, byla odpovědnost, jež na sebe řidiči, při přijmutí další osoby do vozu, brali. V takových případech mohlo dojít k nehodě a pokud stopař utrpěl nějakou újmu na zdraví, měl právo vyžadovat po řidiči odškodné. Tato skutečnost mohla být dokonce zneužívána, jak to dokazuje tento příběh vyprávěný v rozhovoru jedním řidičem v pozdějším období roku

337 Jiří PIŠTORA, *Ti, kteří mávají*, Lidové noviny, rok 1960 (číslo a ročník neuveden), viz archiv Zdeňka Thomy, výstrižkový sešit *Autostop* *

338 Bohumil SMRČKA, *Stručný úvod do autostopu*, Kulturní tvorba, roč. 1 (1963), č. 37, s. 7

339 Zdeňka ŠTASTNÁ, *Chlapcova neděle*, Plamen, roč. 5 (1963), č. 4, s. 26–32

1969, kdy organizovaný autostop nebyl zaveden – „*Jeden můj kamarád svezl staršího pána a během cesty se mu stala malá nehoda. Při couvání sjel do příkopu. Nic se nikomu nepříhodovalo. Jaké překvapení, když za měsíc dostal obálku od soudu a tam mu sdělili, že bude muset zaplatit bolestné a výlohy, spojené s léčením onoho staršího muže. Začal prý si stěžovat na bolesti hlavy a jako příčinu potíží uváděl ten příkop.*“³⁴⁰ Ačkoliv není jisté, ve kterém roce se tato nehoda odehrála, jistě to demonstruje situace, k nimž mohlo docházet a kvůli kterým nebyli řidiči ochotni stopařům zastavovat a jež odpůrci autostopu využívali jako argument proti němu.

Tyto dva problémy jsou nejčastěji uváděny jako důvody proč nebrat autostopaře. Tyto důvody nejsou však záležitostí pouze českého autostopu, ale i Západní Evropy. V článku *Úpadek autostopu* autor seznamuje s příčinami menší ochoty řidičů zastavovat. Na základě nedávného článku ze švýcarského časopisu *Pour Tours* píše – „*Ještě v roce 1952 – píší autoři – z deseti řidičů majících volné místo v automobilu zastavili dva až tři, když stopaři nevyhlíželi antipaticky. (...) V roce 1962 zastavil teprve každý dvacátý až třicátý automobilista, který měl volné místo.*“³⁴¹ Za příčinu této neochoty dále uvádí to samé jako v českém prostředí – okradení, napadení, strach z odpovědnosti při havárii, a dokonce navíc i zdržení, jelikož se stopařem se prý pomaleji dostanou do cíle. Jsou to problémy takové povahy, jež vidí jako oběti především řidiče. Ovšem oběťmi jsou i samotní „slušní“ stopaři, neboť se objevovala skupina řidičů, kteří na základě zkušenosti s těmi „neslušnými“ stopaři nebyli ochotni jim zastavit. Toto pak vyvolávalo mezi samotnou komunitou stopařů napjatou atmosféru. Poté co dvěma stopařům po třech hodinách odmítali řidiči zastavit, vyslovili přání „*Kdybychom tak mohli chytit toho chuligána, který nám kazí dobrou stopařskou firmu.*“³⁴²

Třetí důvod, proč by se měl stát autostop organizovaným, byla jeho samotná povaha – jeho volnost, spontánnost a nesvázanost. Jak bylo v kapitole *Mládež jako hlavní aktér autostopu* již probíráno, součástí ideologické výchovy mládeže bylo působení na mladé lidi nejen ve škole, ale také během volného času, k čemuž sloužily organizace jako např. ČSM.³⁴³ Jelikož autostopu využívala většina mladých lidí, s jeho rozmachem se začaly objevovat názory považující za správné, aby mládež dělala něco na vlastní pěst a neorganizovaným způsobem, tedy to, co nebylo pod kontrolou některé organizace. V médiích se tak objevují tyto úvahy – „*Existuje veľa organizácií, ktoré sa starajú o*

340 *Autostop mladé pravdy. Anketa Autostopařská*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

341 *Úpadek Autostopu*, Svět motorů, roč. 16 (1962), č. 26, s. 820

342 *Autostopařský monolog*, Svět v obrazech, 3.7.1963, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

343 K problematice volného času a mládeže ve vztahu k ideologii viz kapitola *Mládež jako aktér autostopu*

*mladých. Stopom cestujú zväčša mladí. (...) Nie je tu istá povinnosť starať sa o mládež aj na cestách? A nie je tu aj istá možnosť prostredníctvom autostopu si ju získavať a výchovne na ňu pôsobiť?*³⁴⁴. Podobně – „*Ak by mal autostop slúžiť iba k tomu, aby mohli mladí ľudia ľahkovážne chodiť hore-dolu a neplniť si povinnosti, to by nebolo dobre ani z hľadiska výchovy ich samých. Ale ak by mal autostop slúžiť úlohám turistiky v úzkej spolupráci šoférov a stopárov, potom by to bolo správne*“³⁴⁵

Domnívám se, že k zavedení organizovaného autostopu vedly nejen výše uvedené bezpečnostní, ale i tyto zmíněné ideologické důvody. Z individuální činnosti na vlastní pěst se tak touto akcí stal autostop kolektivistickou činností, která jestliže předtím byla označována jako nevhodná, najednou byla prezentována jako vhodná – protože prý učí mladé lidi trpělivosti, učí je hospodařit se skromnými prostředky, pomáhá poznat krásy země, a tak mladé lidi vzdělává.³⁴⁶

Z těchto příčin se okolo roku 1963 objevovaly hlasy, jež navrhovaly buď, jak už bylo naznačeno, úplné zrušení autostopu, ale častěji odstranění problémů autostopu, a to různým způsobem. Jednou z navrhovaných variant čtenáře *Světa motorů* bylo třeba zastavování pouze jiným řidičům, kteří se vyskytli v nějaké nouzové situaci (havárie, porucha atp.) a potřebují se buď dopravit do servisu či ze servisu zpátky k vozu. Aby je bylo možno rozeznat od běžných stopařů, měli by mávat na auta bílým šátkem s červeným kruhem a po zastavení se prokázat řidičským průkazem.³⁴⁷ Dalším návrhem, který zazněl a měl odstranit problematiku odpovědnosti řidiče za stopaře při nehodě, bylo podepisování prohlášení, že v případě škody se vzdává nároku na úhradu ze strany řidiče či držitele vozidla. Ovšem vzdání se odpovědnosti předem nebylo možno aplikovat, protože to zákon nedovoloval.³⁴⁸

V obou případech se jednalo o subjektivní názory čtenářů, jimiž přispěly na stránky médií, které pravděpodobně nebyly více oficiálně diskutovány. Nicméně nejen tato skutečnost dokládá velký zájem veřejnosti o tematiku autostopu a jeho problematičnost. Nejčastěji navrhované řešení bylo zavedení organizovaného autostopu. Toto řešení, na rozdíl od těch ostatních, do oficiálních diskusí prorazilo. Pro jeho zavedení se v příloze *Mladé tvorby* z r. 1963 vyslovila většina oslovených odborníků, různých předsedů, příslušníků VB

344 Pavel DVOŘÁK, *Stopy na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7, s. 34

345 Tamtéž, s. 35

346 Jan SRNKA – Michal NOVOTNÝ, *Jak se dělá autostop*, My 64, (ročník, číslo – neuvedeno), výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

347 Libor ŠILBERSKÝ, *Autostop brát či nebrat*, Svět motorů, roč. 15 (1961), č. 20, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

348 *Jak je to se svezemím*, Svět motorů, roč. 17 (1963), č. 7, s. 221

a teoretiků ze Slovenska.³⁴⁹ Dále se pro něj v médiích vyslovila i řada čtenářů stopařů a řidičů.³⁵⁰ Nelze ovšem vyloučit, že už v této době existovala většina, jež pro podobnou organizovanost nebyla, o čemž by svědčil následný nepříliš velký zájem o organizovaný autostop po jeho zavedení v Československu v březnu roku 1964 a který byl organizován až do roku 1966.

9.2 Polský autostop jako vzor československému autostopu

Dříve než se dostanu k podrobnostem českého organizovaného autostopu, ráda bych nejprve na okraj představila polský organizovaný autostop, který byl pro ten český jednoznačnou inspirací, a ze kterého se vycházelo.

Organizovaný autostop by v Polsku zaveden roku 1958 a fungoval až do počátku 90. let 20. století.³⁵¹ Myšlenku organizovaného autostopu tam zpopularizoval časopis *Dookola świata*, který byl ve spolupráci s dalšími organizacemi ve Společném komitétu autostopu a byl jedním z jeho hlavních hlasů – stopaři byl dokonce nazýván „kmotrem autostopu“³⁵². Ve Společném komitétu autostopu byly zastoupeny různé organizace reprezentující zájmy rozličných skupin (umělců, novinářů, sportovců) např. – ÚV Svaz socialistické mládeže, Svaz vesnické mládeže, Svaz polských studentů, Hlavní výbor pro tělesnou výchovu a turistiku, Polský turisticko-vlastivědný spolek, Tribuna lidu, Polské radio, časopisy *Dookola Swiata*, *Swiatowid* a další.³⁵³ V Polsku byla hlavním motivem k zavedení organizovaného autostopu snaha o zvýšení ochoty řidičů k zastavení. Ti předtím nejenže neradi zastavovali, ale pokud ano, někteří z nich za svezení požadovali peníze³⁵⁴.

Podstata polského organizovaného autostopu spočívala v tom, že si mladí lidé ve věku od 16 let zakoupili za 40 zlotých autostopařskou průkazku s blokovými ústřižky v hodnotě 2 000 km, které po svezení odtrhli řidičům. Řidiči se za ně pak mohli zúčastnit slosování a vyhrát tak jednu z atraktivních cen. Toto mělo sloužit k motivaci zastavení stopařům a být odměnou za projevenou ochotu. Autostopařská průkazka sloužila

349 Pavel DVOŘÁK, *Stopa na asfaltě. Reportáž o autostope s post scriptum*, Mladá tvorba, roč. 8 (1963), č. 6–7, s. 28–36

350 Např. *Autostop ale aký?* ŽIVOT, č. 30/1963, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

351 Viz https://hitchwiki.org/pl/index.php?title=Polska&mobileaction=toggle_view_desktop, dostupné ke dni 27.2.2021 či Szymon ZYLINSKY, *Autostop (Hitch-hiking) in Poland, Hitchhiking against oppressive system and yearning to freedom behind iron curtain*, Olsztyn 2016

352 Archiv Zdeňka Thomy, sešit *Stopu zdar!* 1955–1963

353 Např. archiv Zdeňka Thomy, polská legitimace autostopu, z roku 1961, 1962, 1965

354 Na vyžadování peněz za svezení jsem v českých médiích nenarazila, oproti tomu je v polském prostředí zmiňován – viz archiv Zdeňka Thomy, *Klopty z autostopem czyli bracia kierowcy pomocy!*, *Dookola swiata*, listopad 1956 (více není uvedeno), použit článek a jeho překlad z výstřižkového sešitu *Stopu zdar!*, též se prý za autostop platilo v Rumunsku a Bulharsku, viz Zdeněk THOMA, *Zastavte svět, chci vystoupit*, Universita Karlova, 17.6.1966

k zastavení. Stopaři s ní mávali a řidiči tak mohli vidět, že se jedná o stopaře – účastníka organizovaného autostopu, což pro některé z nich mohlo znamenat větší ochotu k zastavení. Rovněž pokud nastaly nějaké obtíže, mohly průkazy autostopu s kupóny pomoci k odhalení identity stopaře. Výhodou také bylo, že tímto byli stopaři pojištěni v rámci hromadné pojistky, což odstranilo jednu z hlavních příčin neochoty řidičů k zastavení. Z autostopu se tímto způsobem částečně odstranila anonymita.

Organizovaný autostop v Polsku se na rozdíl od toho českého těšil mimořádné popularitě³⁵⁵, zúčastňovali se jej především mladí lidé – studenti vysokých a středních škol anebo již pracující, a to nejen polští občané, ale také cizinci, pro které byla oficiální možnost se zúčastnit už od roku 1965. Ovšem o tom, že nebylo problémem se zúčastnit organizovaného autostopu ještě předtím i bez polského občanství, svědčí dochované polské autostopařské legitimace a výpověď Thomy, jež jezdil polským autostopem už na přelomu 50. a 60. let. On byl také tím, který se svým přítelem později předával své zkušenosti s polským autostopem a pomohl tak ke vzniku organizovaného autostopu v Československu - „V roce 1963 jsme se s Prťákem³⁵⁶ dozvěděli, že organizovaný autostop se chystá i u nás, a tak jsme se zapletli s tělovýchovným oddělením Ústředního výboru Československého svazu mládeže, kde jsme jim ty polské zkušenosti předávali“.³⁵⁷ Po polském vzoru se roku 1961 začal organizovaný autostop zavádět v SSSR, v Litvě, v Estonsku a Moldávii. Roku 1964 přišlo na řadu i Československo.

9.3 Počátky československého organizovaného autostopu a jeho charakter

V československém prostředí měly autostop na starosti tři organizace – ČSTV³⁵⁸, ČSM a Svazarm³⁵⁹. První dvě organizace zastupovaly zájmy stopařů jakožto ty, které řídí turistiku mládeže a Svazarm pak zastupoval zájmy řidičů. Společné otázky organizovaného autostopu, jeho provoz a např. výběr a slosování výher pro řidiče včetně jiných záležitostí řešila Ústřední komise autostopu, jejímiž členy byly zástupci výše zmíněných organizací a

355 Pro srovnání – toho polského se v jednotlivých letech zúčastňovalo následovně: 1958: 30 000, 1959: 67 000, 1960: 85 000, 1961: 38 000, 1962: 36 000, 1963: 39 000, 1964: 38 000

356 Prťák byla přezdívka inspirovaná divadelní hrou Král Ubu od autora Alfreda Jarryho, jež si vysloužil Miloš Váňa, spolužák a přítel Zdeňka Thomy z chemické průmyslové školy, nejčastější Thomův spolucestovatel a spolupracovník při práci na nevydané Encyklopedii autostopu.

357 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

358 Československý svaz tělesné výchovy a sportu (1957-1990, poté 1990-2013 pod stejnou zkratkou jako Český svaz tělesné výchovy), dále jen ČSTV

359 Svaz pro spolupráci s armádou (čs. branná organizace, 1951-1990), dále jen Svazarm

zástupci dalších orgánů a resortů a též redakcí (zejm. Mladá fronta, Mladý svět).³⁶⁰ Zavedení organizovaného autostopu se začalo připravovat už roku 1963. Při rozhovoru s deníkem Mladá fronta se předseda ÚV ČSM Miroslav Zavadil v listopadu roku 1963 k autostopu vyjádřil následovně – „Autostop u nás existuje, to nelze přehlížet. Vznikl živelně a je z něho otázka, kterou je na čase řešit. Jsou tady kladné zkušenosti z Polska. Připravujeme návrh, v němž jde o to dohodnout všechny věci kolem, s pojišťovnou, bezpečností a podobně.“³⁶¹

Na podzim již bylo definitivně rozhodnuto, že organizovaný autostop bude realizován, ale protože nebylo ještě vše dořešeno, nebylo možné o tom dopodrobna informovat v tisku.³⁶² První zprávy se tak objevují až v prosinci. Dle nich byly na zasedání sekretariátu ÚV ČSM definitivně schváleny zásady organizovaného autostopu a ty byly zakotveny v řádu autostopu³⁶³, který byl tištěn a vydáván až následující rok 1964. Jeho obsah postihoval nejzákladnější pravidla a organizaci spojenou s autostopem, z nichž se ty nejdůležitější následně pokusím vyjmenovat a okomentovat.

Dle řádu autostopu byl organizovaný autostop dobrovolný a byl určen výhradně pro provádění turistiky mládeže. Směl se ho zúčastnit jen dostatečně starý zájemce ve věku od 16 do 27 let, který si nejprve musel vyžádat přihlášku u ČSM nebo u TJ ČSTV³⁶⁴. Následně mu buď ČSM nebo TJ ČSTV jeho přihlášku potvrdily, tedy byl doporučen. Věkový limit nemusel hrát roli, pokud se jednalo o osoby, jež vedly kolektivy mládeže. Pokud byl stopař mladší 18 let, musel mu přihlášku potvrdit kromě některé výše uvedené organizace i jeden z rodičů či zákonný zástupce. Poté si mohl zájemce s potvrzenou přihláškou zakoupit na hlavní poště v okresním městě za 40 Kčs průkaz autostopu a jízdní kupóny, které musely mít stejné evidenční číslo jako průkaz, a proto se nesměly někomu jinému darovat či odprodat.

Průkaz platil pouze ve spojení s kupóny a s občanským průkazem. V částce 40 Kčs byl mimo jiné započítán poplatek za hromadnou úrazovou pojistku. Každý účastník byl pojištěn u Státní pojišťovny proti případnému úrazu až do 20 000 Kčs v případě trvalé invalidity, až do 5 000 Kčs v případě přechodné invalidity, a na 10 000 Kčs v případě smrti. Platnost pojistky platila pouze v období organizovaného autostopu daného roku. Kupóny získané s průkazem autostopu byly v hodnotě 3 000 km, které mohl stopař nanejvýš autostopem ujet v autostopařské sezóně. Pokud to pro něj bylo příliš málo, mohl si další kupóny ještě tentýž rok přikoupit. Tyto kupóny stopař předával ochotnému řidiči, který ho

360 *Od první jarní neděle*, Mladý svět, roč. 5 (1963), č. 50, s. 11

361 *Dvě hodiny u předsedy ÚV ČSM Miroslava Zavadila. Devatenáct odpovědí na otázky Mladého světa*, Mladý svět, roč. 5 (1963), č. 45, s. 7

362 Archiv Zdeňka Thomy, dopis ze dne 18.11.1963 od ÚV ČSM adresován Z. Thomovi

363 Archiv Zdeňka Thomy, Řád autostopu z r. 1964

364 Tělovýchovná jednota Československého svazu tělesné výchovy a sportu, dále jen TJ ČSTV

svezl a který pak na konci stopařské sezóny nalepil obdržené a seřazené kupóny na papír a odeslal je na adresu redakce Mladé fronty. Za to mohl dostat některou z 500 cen (1. místo – automobil, dále třeba motocykl, skútr, televizor atp.). Jistou odměnu mělo 30 řidičů, kteří svezli nejvíce stopařů. Zbylých 440 cen pak mohli ostatní zúčastnění řidiči získat vylosováním. Akce se mohli zúčastnit pouze řidiči soukromých vozů a nikoli zahraničních, vojenských nebo vozů bezpečnostních složek. Kupóny sloužily též k dohledání identity stopaře, jelikož redakce deníku Mladá fronta vedla centrální evidenci všech autostopařů – kde bylo uvedeno jméno, příjmení a adresa stopaře a též jméno organizace, kterou byl doporučen.

Autostopař směl vozy stavět jen tam, kde byla dobrá viditelnost a jen v určitém období. Zastavení aut nesmělo být vynucované a musel k němu být použit průkaz autostopu, který následně řidiči, který zastaví, stopař předložil. Společně s ním mohl na vyžádání stopař překládat i občanský průkaz. Oba průkazy byl povinen předkládat, pokud byl vůz zastaven příslušníky VB či jiným kontrolním orgánem. Jiným kontrolním orgánem mohla být i zvláštní kontrolní skupina ustanovená Ústřední komisí autostopu, která měla vlastní speciální průkaz a mohla kontrolovat, zda nedochází k porušování řádu autostopu či jiným přestupkům ze strany stopařů i řidičů. Od členů této kontrolní komise mohl získat řidič kupóny ve dvojnásobné hodnotě. Členem této skupiny byl i Thoma, který byl zároveň tajemníkem Ústřední komise autostopu od r. 1966.

Organizovaný autostop byl zahájen v neděli 22. března 1964. O jeho zahájení informovala veškerá média, která se zároveň předem postarala o jeho vydatnou propagaci – „22. březen vstoupí do dějin. Neodvolatelně. Je to první neděle, neděle prvních letošních turistických cest a srazů, otlačených pat a palců, neděle, kdy u nás začne 40 000 chlapců a děvčat s organizovaným autostopem. Historický den, jediný a jedinečný, který se nebude opakovat ani při největším úspěchu. Stopovat se bude 245 dní, ale jen jeden z nich je první. Kdo jej zaspí, vylučuje se z dějin, a to je strašné!“³⁶⁵ I přesto se dle všeho první den neudál dle očekávání. Na cestu se vydali i reportéři Mladého světa, aby zjistili, jak je to s účastí na prvním dni organizovaného autostopu – „Projeli jsme všemi pražskými výpadovkami – nikde nikdo! Neuvěřitelné.“³⁶⁶

K tomu, že se prvního dne zahájení organizovaného autostopu nechystalo zúčastnit a ani nezúčastnilo příliš zájemců, hovoří kromě výše zmíněných článků i jiné – např. anketa z 20. března mířená na stopaře, při níž byli dotazováni, zda se chystají prvního dne vydat na

365 Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 12, titulní strana

366 Autostop den první, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 13, s. 2

autostop, z nichž většina prý „vrtěla hlavou“³⁶⁷ či zoufalé povzdechnutí jednoho z reportérů Mladé fronty, který, stejně jako reportéři z Mladého světa, nepotkal na své cestě jiné stopaře. – „A to ani nevidím žádné jiné stopaře. Jen skupinka pionýrů míří k Ostrému. Vysokému na druhém břehu. Tři cyklisté sportují v tréninkové jízdě. Aut je tady pomálu. Kde zůstali stopaři? - Ptám se sám sebe.“³⁶⁸ Na konci článku se k počtu stopařů dále jeho autoři vyjadřují – „Tuto neděli jich [myšleno stopařů – pozn. autorky] bylo ještě poskrovnu. Ale o Velikonocích vyjedou tisíce chlapců a děvčat.“³⁶⁹

Neúspěch prvního dne dle některých médií zavinilo nejspíše špatné počasí - „Prvá jarná nedel'a sa nevydarila. Dážď a studené počasie prekazili mnohé plánované výlety do prírody a mládeži pokazili z možnosti po prvý raz využiť organizovaného autostopu pre turistiku.“³⁷⁰ Proti tomu stojí tvrzení jiných médií, které hovoří o tisících mladých lidí, kteří se vydali na první jarní autostop. – „Ikdyž nebylo počasí právě nejprázdnivější, cestovaly tisíce mladých ve všech krajích republiky.“³⁷¹ Podobně - „První neděle sice nebyla ve znamení slunce, ale přece jen se představila toužebně očekávaným oteplením. A tak na silnice vyrukovaly i první tisíce mladých s novými autostopařskými průkazy.“³⁷² Nelze asi zpětně posoudit, jaký byl skutečný stav na silnicích prvního dne organizovaného autostopu, nicméně se domnívám, že ze strany médií, jež hovořily o „tisících“, mohlo jít o nadsázku s tím, že tak pokračovaly v rovině propagandy organizovaného autostopu.

9.4 Úspěšnost prvního ročníku organizovaného autostopu a jeho nedostatky

Z celkového počtu 40 000 připravených průkazů si jej v prvním ročníku, který trval do 31.října, zakoupilo pouze 22 000 zájemců.³⁷³ To bylo podstatně méně, než se očekávalo. Co mohlo způsobit pouze zhruba poloviční účast?

Předně mohlo být problémem špatně přerozdělené množství průkazů a přihlášek do jednotlivých okresů a špatná organizovanost vůbec. Tato slabina byla ostatně zpětně

367 Na autostop se prý chystal jen jeden z deseti dotázaných, viz *Jaká bude? První autostopová neděle*, Mladá Fronta, 20.3.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

368 *S červeným terčem na výpadovkách*, neuvedeno (pravděpodobně Mladá fronta, ze dne 23. či 24.3.1964), výstřížek z archivu Zdeňka Thomy, výstřížkový sešit Autostop 2., březen 1964 – duben 1964

369 Tamtéž

370 Bez názvu, Pravda, Bratislava, 23. 3. 1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

371 Název neuveden, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy, výstřížkový sešit Autostop 2., březen 1964 – duben 1964

372 *Vítáme tě jaro*, Svobodné slovo, roč. 20 (1964), č. 72, s. 1

373 Nejčastěji se uvádí číslo 22 000, ale jsou i jiné alternativy – např. 21 000 – Zdeněk THOMA, *Zastavte svět, chci vystoupit*, Universita Karlova, 17.6.1966, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy, jinde Vlček uvádí 23 000, ale tam je nesprávně i jiný číselný údaj – Václav VLČEK, *A u nás*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5

organizátory přiznávána. Docházelo například k tomu, že v Praze bylo k dispozici 10 000 průkazů, celkem si je vyzvedlo jen 3 850 zájemců.³⁷⁴ Oproti tomu v Severomoravském kraji bylo k dispozici pouze 5 000 a zájem o něj mělo až nad 8 000 zájemců.³⁷⁵ Protože se na rok 1964 neplánovalo zvýšit počet průkazů přes 40 000, aby zde nedošlo k situaci jako v Polsku³⁷⁶, musely se složitě odebírat přihlášky tam, kde o ně nebyl takový zájem a posílat tam, kde se jich naopak nedostávalo, na to ale zase okresní výbory ČSM nereagovaly dostatečně pružně.³⁷⁷

Tam, kde byl o autostop velký zájem, ale malý počet průkazů, se tedy museli zájemci vybírat o to důkladněji na základě doporučení či se mládež domluvila mezi sebou – „u nás ve třídě bylo sedm zájemců na dvě přihlášky, tak se losovalo. Ještě štěstí, že se holky projevíly rytířsky, prý je řidiči budou brát i bez průkazu.“³⁷⁸ I samotné organizace se to snažily vyřešit, když v dubnu zavedly systém náhradních přihlášek, které byly dodány na pošty, a jež si mohly zájemci, na které se nedostalo, dodatečně zakoupit.³⁷⁹ Bohužel se mi nepodařilo zaznamenat bližší zprávy, nakolik toto řešení bylo účinné či zda ho někdo využil, nicméně další zprávy v květnu hovoří o upadajícím zájmu o organizovaný autostop, který se projevoval buď úplným nezájmem nebo třeba tím, že si mladí lidé vyzvedli přihlášky, ale poté si už nevyzvedli pro ně připravené průkazy.³⁸⁰

Co k tomu mladé lidi vedlo asi není přesně dohledatelné, ale domnívám se, že to mohlo souviset s obecným nezájmem o tuto formu organizované akce, jež nakonec spolu s dalšími obtížemi vedl i k jeho neúspěchu. Z výše uvedeného řádu autostopu způsobilo několik bodů nevoli a snad i bojkot některých stopařů i řidičů k organizovanému autostopu. Bojkot se projevoval tím, že stopaři nadále jezdili bez legitimace a řidiči je ochotně brali. Uvedu prozatím jen ty z nich, jež byly oficiálně diskutovány jako problematické i ze strany organizátorů.

374 Libuše HAMŠÍKOVÁ, *Silnice bílá přede mnou*, Večerní Praha, 23.3.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

375 *Krátce z domova. Na hlavní poště*, Rudé právo, roč. 44–45 (1964), č. 65, s. 5

376 V Polsku bylo roku 1963 vydáno 70 000 průkazů a 300 stopařů pak postávalo u silnice, což vedlo k velké nespokojenosti a nepokojům ze strany stopařů i řidičů. *Co nás čeká. Autostop začíná*. Pochodeň, Hradec Králové, 13.3.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

377 *Ještě o autostopu*, Pochodeň, ZVIL., Plzeň, 21.4.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

378 *S červeným terčem na výpadovkách*, neuvedeno (pravděpodobně Mladá fronta, ze dne 23. či 24.3.1964), výstřížek z archivu Zdeňka Thomy, výstřížkový sešit Autostop 2., březen 1964 – duben 1964

379 *Ještě o autostopu*, Pochodeň, ZVIL., Plzeň, 21.4.1964 či *Ještě není pozdě: Autostop*, Pochodeň, Hradec Králové, 23.4.1964 či jiné deníky ze dne 10. – 14.4.1964 (např. Lidová demokracie, Zemědělské noviny, Práca (Bratislava) Svobodné slovo), výstřížky z archivu Zdeňka Thomy

380 *O Autostopu*, Pochodeň, Hradec Králové, 5.5.1964, či Milan HAVRAN, *Aby autostop „neúradoval“*, Smena, Bratislava, 17.4.1964, výstřížky z archivu Zdeňka Thomy

Kromě již uvedených problémů s organizací autostopu byly uváděny další slabiny – jedním z nich je doporučování zájemců na základě některé z organizací a také zákaz účasti nákladních vozů. V českém prostředí je toto „doporučování“ zajímavé specifikum, které např. polské prostřední neznalo a bylo plánováno už roku 1963. – „*Proti Polsku by tu byla určitá garance pro řidiče. Svazácká záruka, že mladý člověk, kterého veze, je řádným občanem. V žádném případě tu nepůjde o nějaké kádrování, účelem je jen to, aby průkaz autostopaře nedostali kovbojičkové, kteří by jej zneužili.*“³⁸¹ Podobně - „*Autostopařem se nemůže stát každý. Průkazy budou patřit jen těm svazákům, kteří si je po stránce pracovní i stránce chování skutečně zaslouží. A potom samozřejmě těm, kteří je budou skutečně potřebovat.*“³⁸²

Tato „garance“ byla ovšem pro český autostop velmi nešťastnou komplikací, a to hlavně pro samotné stopaře, jak vzpomíná Thoma – „*V Polsku to fungovalo, protože autostopařskou legitimaci si mohl koupit každý mladý člověk, jenže naši organizátoři vyžadovali, aby každý zájemce měl na žádosti o vydání průkazu razítko od své základní organizace ČSM. To samozřejmě stopaře nebavilo a stopovali jako vždycky máváním rukou, a ne ukazováním průkazky. Hodně řidičů přibrzdilo a na chudáka stopaře s průkazem zařvali: prokádované neberu!!!*“³⁸³ Tato zkušenost pak mohla vést i k tomu, že se stopaři za svůj autostopařský průkaz styděli a raději jej neukazovali – „*(...) když jsem si loni stopnul stopařským průkazem prvního řidiče, zeptal se mě: Čípak je tvůj tatínek, že ti dovolili koupit tu bumážku? Pak jsem jej vždycky vytáhl, až když se mě řidič ptal, jestli mu dám nějaký kupón.*“³⁸⁴

Vypadá to, že zatímco měl tento průkaz stopařům zajistit snadnější zastavení, v některých případech měl zřejmě zcela opačný efekt. Komplikace to způsobovalo ale též organizátorům – o problémech kvůli tomuto „kádrování“ se vyjádřil i Václav Vlček v rozhovoru pro slovenský deník – „*Krajskí inšpektori dostali presné a podrobné pokyny, ako majú v spolupráci s okresnými inšpektormi organizovať výber účastníkov autostopu. Napriek týmto presným inštrukciám začali v niektorých okresoch „úradovať“. Od záujemcov o autostop žiadali rôzne zbytočné údaje kádrového charakteru. Neprihliadlo sa*

381 Dvě hodiny u předsedy ÚV ČSM Miroslava Zavadila. Devatenáct odpovědí na otázky Mladého světa, Mladý svět, roč. 5 (1963), č. 45, s.7

382 (Název článku neuveden) Kyjovský hutník n. p. Šroubárna Kyjov, 29.2.1964, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

383 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

384 Stopaři sobě, MY 65, roč. 2 (1965), č. 12, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

na záujem o turistiku, ale dôraz sa kládol na členstvo, činnosť v ČSM apod.“³⁸⁵ Tato záležitosť spôsobila pak to, že se na skutečné zájemce o autostop nemuselo dostat, protože zkrátka nebyli vybráni příslušnými organizacemi jako vhodní kandidáti a naopak ti, co o průkaz natolik nestáli, jej měli, ale nevyužívali jej.³⁸⁶

Dalším problémem byl zákaz nákladních vozů na účasti v autostopu. Řidiči nákladních automobilů patřili mezi ty nejochotnější a nejoblíbenější. Na otázku, proč nebylo možno jezdit nákladními auty, odpověděl Václav Vlček, tajemník ústřední komise autostopu, následovně: „*Tato otázka nás také velice pálí. Víme dobře, že dosud brali autostopaře hlavně řidiči nákladních automobilů. Snažili jsme se o to, aby mohlo být již letos nákladních automobilů k organizovanému autostopu použito, ale bezvýsledně. Soudruzi na ministerstvu dopravy mají mnoho špatných zkušeností s dopravními nehodami hlavně mladých řidičů nákladních automobilů, kteří byli svými spolujezdci rozptylováni. Dále dochází k dopravním nehodám při prudkém brzdění takových nákladních aut, přes které není dobře vidět. I zde se tedy přihlíží především k bezpečnosti dopravy. Jestliže autostopaři dokážou svým chováním na silnici, že nemají vinu na žádné z dopravních nehod, věříme, že již v roce 1965 bude autostop rozšířen i na nákladní auta.*“³⁸⁷

Zákaz stopování nákladních vozů byl stejně kritizován ze strany stopařů i řidičů stejně jako ta první podmínka – totiž mít posudek od ČSM. Stopaři organizátorům vyčítali, že nemají s autostopem zkušenosti a že autostop není o tom, že si člověk může vybrat čím se sveze, ale kolikrát se musí spokojit se všemi druhy vozidel, a že zrovna nákladní vozidla jsou pro autostop velmi vhodná, protože mohou pobrat více stopařů najednou. Jedna stopařka pak nabízí řešení, aby se zkrátka zákaz vztahoval pouze na ta méně bezpečná nákladní auta, jako například ta na šterk.³⁸⁸ Jiná stopařka si stěžuje na nespravedlivou sankci jednoho z řidičů nákladního auta, jež ji s přítelkyní ochotně svezl, ale bohužel byl překvapen silniční hlídkou a musel zaplatit dvacet korun pokuty – „*Bylo nám s kamarádkou trapně, že ten člověk za svou ochotu a dobrotu je pokutován. V Polsku je přece stopování nákladních vozů povoleno, jen u nás se se vším otálí. Zajímalo by mě, kdo je ten stupida, který to nechce povolit.*“³⁸⁹ Jejich stížnosti ovšem byly marné. Odstoupení od zákazu stopování nákladních aut se za celou dobu organizovaného autostopu nepodařilo prosadit.

385 Milan HAVRAN, *Aby autostop „neúradoval“*, Smena, Bratislava, 17.4.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

386 Václav VLČEK, *Ve víru autostopu*, Za krásami domova, 7.7.1965, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy či Václav VLČEK, *A u nás*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5

387 *Tribuna Auto Stopu*, Rozhovor s Václavem Vlčkem, tajemníkem ústřední komise autostopu, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 12, s. 7

388 *Starý stopár o stope*, Naša Universita, Bratislava, 17.3.1964, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

389 *Stopaři sobě*, MY 65, roč. 2 (1965), č. 12, výstřížek z archivu Zdeňka Thomy

První ročník autostopu skončil 31. října 1964. V médiích byl hodnocen především kladně jako povedená akce, které se zúčastnilo mnoho mladých lidí, ale jsou zde zmiňovány drobné nedostatky, výše uvedené problémy s tím, že se organizátoři vynasnaží je do příštího roku odstranit.³⁹⁰

9.5 Další dva ročníky organizovaného autostopu a jeho ukončení

Po završení prvního ročníku autostopu se s vědomím jeho nedostatků objevily konkrétní návrhy na vylepšení. Václav Vlček v článku pro Mladý svět hovoří o snaze zapojení nákladních aut do akce v druhém ročníku organizovaného autostopu a také o zjednodušení celého procesu získávání průkazu.³⁹¹ Ani jeden z bodů ale zcela odstraněn ve druhém ročníku autostopu (rok 1965) nebyl, a tak byl na konci turistické sezóny autostop hodnocen jako nezdařilý. Na otázku, co v turistické sezoně roku nevyšlo odpověděl Václav Vlček následovně – „*Především autostop. To mne nejvíce mrzí. Tuhle akci jsme připravili na návrhy a žádosti mladých lidí, ale od začátku jsme si byli vědomi toho, že bez účasti nákladních automobilů to nebude ono. V Polsku vozí nákladní vozy 85 % a v SSSR dokonce 90 % organizovaných autostopařů. Snažili jsme se, seč síly stačily, ale ministerstvo dopravy vždy odpovědělo zcela jednoznačně NE. Tak se letos snížil zájem o průkazky na 4 000 stopařů.*“³⁹²

Druhého ročníku autostopu v roce 1965 se tedy zřejmě zúčastnilo malé množství mladých lidí.³⁹³ K úspěchu organizovaného autostopu nepomohly ani některé novinky jako možnost rozšíření platnosti průkazu na území Polska nebo zavedení autostopařské mapy, snížení kilometrů na kupónech, aby se mohli zúčastnit i řidiči, co jezdili na kratší vzdálenosti či atraktivní soutěže (např. Stopaři sobě³⁹⁴) a stopařské srazy, jež slibovaly další soutěže a kvízy.³⁹⁵ Autostopařská mapa byla vydána redakcí MY 65 za pomoci Ústavu kartografie a geodezie a spolupráce námi známých stopařů Thomy a Váni. Zahrnovala oblast Československa, kde bylo vyznačeno a popsáno šest turistických tras. Objevovaly se tam

390 Václav VLČEK, *A u nás*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5. nebo Václav VLČEK, *Autostop první za námi, druhý začíná*, Turista, roč. 4 (1965) č. 3, nebo Václav VLČEK, *Ve víru autostopu*, Za krásami domova, 7.7.1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

391 Václav VLČEK, *A u nás*, Mladý svět, roč. 6 (1964), č. 49, s. 5.

392 Jan DOBIÁŠ, *Zajímavě, sportovně, romanticky*, Mladý svět, roč. 7 (1965), č. 47, s. 10

393 Zdeněk THOMA, *Zastavte svět, chci vystoupit*, Universita Karlova, 17.6.1966, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

394 Soutěž byla organizovaná časopisem MY 65. Šlo o to zaslat do redakce nejzajímavější příhodu z autostopu společně s odpovědí na různé otázky, a za to byla možnost výhry jedné z cen (např. skládací kajak, stan, spací pytel atp) – viz *Stopaři sobě*, MY 65, roč. 2 (1965), č.12, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

395 K novinkám např. článek Václav VLČEK, *Ve víru autostopu*, Za krásami domova, 7.7.1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

informace typu kde přespat, kde se ubytovat, co v dané lokalitě navštívit atp.³⁹⁶ I tak se nepodařilo účast navýšit, čehož si byli organizátoři vědomi. I z těchto důvodů oslovili, po neúspěšném druhém ročníku autostopu, zkušeného autostopaře Thomu, zda by se neujal propagace třetího ročníku organizovaného autostopu v tisku – „*Po chabém výsledku prodeje průkazů v prvních dvou letech – 1964 a 1965 – to vypadalo, že československý organizovaný autostop umře na úbytě. Tenkrát mě tělovýchovné oddělení ČSM oslovilo, jestli bych se neujal propagace organizovaného autostopu v tisku v následujícím roce. Vzal jsem to s podmínkou, že se zruší potvrzování od svazáckých organizací, a tak jsem se stal Ústředním tajemníkem autostopu.*“³⁹⁷

Potvrzení o nové „funkci“ bylo ale spíše formální záležitostí a Thomu častokrát zachraňovalo před nařčením z příživnictví, jelikož byl fotografem na volné noze a neměl trvalé zaměstnání.³⁹⁸ Propagace se nicméně ujal a snažil se ve svých článcích upozornit na to, že pokud se zruší organizovaný autostop, hrozí úplný zákaz autostopu – „*Mnozí stopaři kalkulují, že se bez průkazu také svezou. To je pravda – mezi valnou částí řidičů není o kupóny zájem. Ovšem na druhé straně hrozí nebezpečí, že jestliže se neprodá dostatečný počet průkazů, přestane se akce organizovat a pak budou mít volné slovo různí sýčkové autostopu, kteří budou usilovat, aby autostop u nás byl zakázán.*“³⁹⁹

Zákaz autostopu nebyl zas tak moc nereálný, protože hlasů, jež po něm volalo, bylo skutečně nemálo. Příčinou bylo právě neúspěšné prosazování organizovaného autostopu, jež měl odstranit jednotlivé problémy s ním spojené, ovšem tím, že se jej nedařilo prosadit, problémy trvaly dál, a tak se mnoho lidí vyslovovalo pro jeho úplný zákaz. Jeden z řidičů si například stěžuje, že byl autostopaři okraden a volá po úplnou likvidaci „stopařského přežitku“.⁴⁰⁰ Otázka zákazu mohla být o to více na místě, že v jiných zemích Evropy k němu již došlo – např. v Maďarsku, v Holandsku, ve Francii atd.

Úspěšnost organizovaného autostopu ve třetím ročníku měly zajistit zatím nejvíce radikální změny. Konečně se ustoupilo od většiny omezení, která byla předtím tolik kritizována. Zrušily se přihlášky a doporučení, snížila se věková hranice z 16 let na 15 let, ovšem nadále bylo nutné mít souhlas jednoho z rodičů, pokud nebyl stopař plnoletý. Zrušila se též horní hranice věku, tedy 27 let a snížila se cena průkazu ze 40 Kčs na 35 Kčs. Pro

396 *Stopaři sobě*, MY 65, roč. 2 (1965), č.12, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

397 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

398 Tamtéž

399 Zdeněk THOMA, *Zastavte svět, chci vystoupit*, Universita Karlova, 17.6.1966, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

400 Saša MIKŠOVIČ, *Autostop mánie???*, Student, 27.10.1965, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy. Pro zákaz autostopu se vyslovují i různí čtenáři viz *Čtenáři píší. Lidé mohou být různí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 14, s. 13

průkaz již nemusel zájemce pouze na poštu, ale prodávaly jej též okresní či fakultní výbory ČSM.⁴⁰¹ Zakoupený průkaz nově začal být platný hned po jeho zakoupení, tedy již od února a nikoli po první jarní neděli, kdy začala sezóna autostopu, jak bylo do té doby zvykem. Zákaz stopování nákladních aut nicméně nadále trval a stále bylo hlavním argumentem, že je to kvůli bezpečnosti dopravního provozu.⁴⁰² Ani tak se nepodařilo organizovaný autostop prosadit – „*Organizovaný autostop už v roce 1966 zachránit nešel. U nás byl autostop tradičně pevně zakotven a dát mu nějaké regule dost dobře nešlo.*“⁴⁰³

Roku 1967 stránky médií otiskly informaci, že čtvrtý ročník organizovaného autostopu se neuskuteční. Nadále však měla existovat činnost ústřední komise autostopu, která měla hájit zájmy autostopařů na úřadech a institucích či si vyslechnout případné stížnosti řidičů. Komise měla také nadále připravovat různé autostopařské soutěže a srazy.⁴⁰⁴ Tímto u nás skončily veškeré pokusy o jakoukoli organizovanost tohoto fenoménu. Autostop si nadále žil svým vlastním nespoutaným životem, nadále byl kritizován a trpěn, jinými zase oblíben a obhajován.

9.6 Příčiny československého organizovaného nezdaru

Nedořešenou otázkou stále zůstává, proč se v českém prostředí organizovaný autostop neujal. Již jsem nastínila některé problémy, které byly přiznány i samotnými organizátory, nicméně další zmiňovány nebyly. Právě jim jsou věnovány další řádky.

Domnívám se, že příčiny neúspěchu mohly být následující – problém věkové ohraničenosti, otázka spojení organizovaného autostopu s pouhou turistikou a nezapojení jiných skupin než studentů a mladých lidí bez výdělků, problém ceny průkazu pro autostop a otázka samotné podstaty organizovanosti.

Autostop byl až do roku 1966 určen osobám pouze ve věku 16 až 27 let. Poté byla jeho hranice snížena na věk 15 let. Ovšem autostopu se mohly chtít zúčastňovat i osoby mimo tento rámec. Mnoho mladých lidí uvádělo, že s autostopem začínalo už ve 14 letech, a provozovali jej lidé i nad 27 let. Horní věková hranice nad 27 let sice byla v posledním ročníku zrušena, ale to už nemohlo neúspěch akce odvrátit. Problémem bylo také zaměření se na pouhou část mladých lidí, zejména na studenty. Velkou skupinu stopařů tvořili vojáci, kteří se ale organizovaného autostopu nesměli zúčastnit. Jim tedy nezbývalo než stopovat

401 *Odpovídáme*, Mladá fronta, 22.2.1966, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

402 Saša MIŠKOVIČ, *Drážďení jara*, Student, 10.3.1966, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

403 Archiv Zdeňka Thomy, článek pro Národní Muzeum, částečně publikovaný zde: <https://magazin.srdcari.cz/cz/2-2016/na-vlastni-kuzi-autostopem-az-do-smrti/> ke dni 17.2.2021

404 *Autostop bez papírování*, Rudé právo, roč. 47–48 (1967), č. 142, s. 2

nadále bez průkazu. Většina mladých lidí navíc stopovala i za jiným účelem, než pro který byl organizátory zaveden. Dle organizátorů „*Je určen výhradně pro provádění turistiky mládeže.*“⁴⁰⁵ Ovšem část mladých lidí se zúčastňovala již definovaného užitého autostopu – který byl hnán praktickými motivacemi, takový autostop ovšem organizátory nebyl podporován – kupóny na 3 000 km dle nich nebudou „*stačit těm, kteří jezdí autostopem ze školy k rodičům nebo za jinými, zřejmě nikoliv turistickými zájmy.*“⁴⁰⁶ Pokud se tak mladý člověk rozhodl cestovat např. z důvodu nízkého finančního příjmu, proč by se měl rozhodnout platit za průkazku 40 Kčs?⁴⁰⁷ To pro ně nemohlo být tolik výhodné jako cestování zdarma. Navíc většina studentů neměla stálý příjem. Velice často stopaři uvádí, že cestují autostopem, jelikož takto šetří.⁴⁰⁸

Další část mladých lidí užívala čistého autostopu, který byl provozován pro svou podstatu, jež byla přímo v rozporu s čímkoli organizovaným. Jeden z hlavních zážitků, který mohl autostop stopaři přinést byl příjemný pocit, že mu zastavil člověk sám od sebe. Jak mohla pak být pro vyznavače čistého autostopu příjemná představa, že jim zastavují z jiného důvodu, např. kvůli tomu, že chtějí získat jejich kupón a vyhrát některou z cen, mezi které patřila např. chladnička či televizor? Zdá se, že nepříliš lákavá. – „*Pro mě by bylo nejideálnější cestování stopem, prostě – ať už tady nebo v cizině. Ovšem ne naším organizovaným stopem. Mě se to totiž trochu nelíbí, ono předtím to byl nádhernej pocit, jak se člověk postavil na cestě a ted' mával a čekal, že ten člověk mu zastaví. Prostě, že v něm něco takovýho je, co ho přinutí zastavit. (..) Já myslím, že ted' už je to nějaký zkažený.*“⁴⁰⁹

Domnívám se, že v tom se skrýval jeden z hlavních důvodů neúspěchu – tedy v samotné podstatě organizovanosti. Ostatně neúspěch této akce z této příčiny předpověděl i Hrabě, který sice uznával její výhody v pojištění aj. – „*Avšak samotná snaha zorganizovat autostop je myslím beznadějná, neboť jeho podstata je zřetelným antipodem organizovanosti.*“⁴¹⁰ Kromě Hrabě se proti organizovanému autostopu vyhlašovali také jiní vyznavači čistého autostopu – „*Víš, myslím si, že publicita a organizovaný autostop stopu moc neprospěly. Udělaly z něho módní záležitost, přivedly na silnice spousty lidí na*

405 Archiv Zdeňka Thomy, Řád autostopu z r. 1964

406 *Tribuna Auto Stopu, Rozhovor s Václavem Vlčkem, tajemníkem ústřední komise autostopu*, Mladý svět, roč.6 (1964), č.12, s. 7

407 Průměrná mzda např. roku 1966 činila 1 500 Kčs, přičemž 40 Kčs za průkazku se jeví jako nemalý výdaj pro jednu sezónu. Navíc studenti většinou ani stálý příjem neměli. Viz P. HOUDA – J. RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, s. 183

408 Např. dvě dívky, které využívaly autostop, šetřily na tobolek. Jan BENEŠ, *Příhoda*, Plamen, roč. 4 (1962), č. 4

409 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

410 V. HRABĚ, *Cestou ne cestou*, s. 4

stop nepřipravených...Pro ně se stal autostop jenom laciným dopravním prostředkem (...) Ti lidé nepřišli na to, že krása stopu je v jeho nevypočitatelnosti.“⁴¹¹

Z toho vyplývá, že organizovaný autostop teoreticky nevyhovoval nejen konzumentům čistého, ale ani užitého autostopu. Ten užitý nebyl „povolen“, protože tato akce měla podporovat rozvoj turistiky a ten čistý stál proti samotné organizovanosti, protože v tomto chápání je autostop postaven na svobodě a volnosti.

Dalším důvodem neúspěchu mohl tkvět v jeho propojení s organizací ČSM. Není už překvapivé, že se mládež stavěla negativně ke všemu spojenému s ČSM a vůbec dalšími organizacemi. Tato nechuť a lhostejnost k organizovanosti se mohla stát také důvodem neúčasti akce. Jedna mladá slečna výstižně konstatovala – „U nás, jak se něčemu nasadí punc ČSM nebo něčeho takovýho jo, tak dost lidí do toho teda ztrácí důvěru. Jak se začne něco tak dalece organizovat, to opravdu, to už jsme si teda mockrát řekli mezi sebou, že to není moc dobré. Když myslíte třeba cestovat s ČEDOKem jo, to je pro nás teda naprosto nemožný a potom by se nám to ani nějak zvlášť nelíbilo.“⁴¹² Mnoho z nich netoužilo po organizovaných zájezdech s ČSM, s ČEDOKem, protože si toužili naplánovat cestu podle svého a poznávat to, co chtěli sami.

Příkladem může být mladá slečna, která se vydala s přáteli na dovolenou do zahraničí, kterou organizovala Cestovní kancelář ČSM. Během pobytu se parta přátel na čtyři dny oddělila od širší skupiny a jezdila autostopem po Jugoslávii. Tyto čtyři dny považuje dívka, právě pro svou neorganizovanost a dobrodružnost, za nejkrásnější období z celého pobytu.⁴¹³ A ačkoli organizovaný autostop teoreticky umožňoval zvolení vlastní trasy, byl zde např. limit kilometrů, který mohli organizovaní autostopaři ujet za jeden ročník. Pokud chtěli ujet více, museli si opět zakoupit další kupóny, ale to by znamenalo jen další výdaj.

Nefunkčnost ČSM se také projevila při neschopnosti reagovat na požadavky mladých lidí, v rigiditě a formálnosti. Právě tyto nedostatky byly důvodem, proč bylo ČSM ze strany mladých lidí obecně nejvíce kritizováno. Příčinou nezmaru prvního ročníku organizovaného autostopu byla přílišná byrokracie při rozdělování přihlášek, jak sami organizátoři přiznávali. Také doporučování vhodných kandidátů k organizovanému autostopu by se dalo považovat za zbytečnou diskriminaci některých stopařů spojenou s dalším množstvím formálnosti. ČSM nedokázal prosadit ani zájmy stopařů, jak sliboval –

411 Karel ZEMAN, *Za všechno může poutač*, My 66, roč. 3 (1966), č. 10, s. 30

412 *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964

413 *Co noviny mohou a co ne*, Literární noviny, roč. 14 (1965), č. 17, s. 6

stopaři například už po prvním ročníku požadovali zapojení nákladních aut do autostopu a vyřešení jiných nedostatků organizovaného autostopu.

Lze říci, že samotný podíl ČSM na celé akci byl prvním nešťastným krokem vedoucím k nezdaru. Plyne z toho jen potvrzení, že tato organizace už v tomto období pouze přežívala a nebyla mladým lidem oporou, ale spíše překážkou, když nedokázala vhodně akci řídit.

Není tedy divu, že od samého počátku mnoho lidí nadále jezdilo bez průkazky a řidiči je ochotně brali i tak, a navíc je kolikrát podporovali – „*Legitimace není řešení. Já budu brát dál lidi i bez ní – přece někdo, kdo není jedním z čtyřiceti tisíc vyvolených, za to nemůže trpět.*“⁴¹⁴ Nedařilo se tedy odstranit žádný z výše uvedených problémů po zavedení organizovaného autostopu. Nadále tedy hrozilo riziko nehody, úrazu či smrti stopaře, nepodařilo se odstranit anonymitu a kriminalitu z autostopu, ani získat nad mládeží větší kontrolu.

Stránky médií nadále plnily různé příběhy, upozorňující na úskalí živelného autostopu, jež ovšem měl ten organizovaný teoreticky odstranit. Roku 1965 utekla z domova čtrnáctiletá Elena a celý týden se přepravovala po republice autostopem, což podstatně ztěžovalo pátrací akci.⁴¹⁵ Roku 1966 byla provedeno veřejné přelíčení v Šumperku „*proti skupině mladých podivínů,*“⁴¹⁶ dvou bývalých vedoucích klubu MV ČSM, obviněných z přestupku proti veřejnému pořádku a ohrožení mravní výchovy mládeže v Šumperku. Náčelník VB označoval za největší komplikaci v souvislosti s kriminalitou mládeže autostop – „*Nejhorší je ale autostop. Přesouvání mládeže. To jsme přehnali. To není zdravé. Mládež není pod kontrolou. To se potom těžko něco vyšetřuje, když vám krádež v Šumperku udělá stopař třeba z Podbořan.*“⁴¹⁷

Že organizovaný autostop neřeší problémy s ním spojené, je dobře vidět v jeho počátcích, kdy se vymýšlely jiné alternativy, jež by problémy mohly odstranit – např. již v březnu roku 1964 čtenářka *Vlasty* navrhovala zřízení půjčovny vozidel za přiměřenou cenu. Jedná se o stejný měsíc, kdy byl zaveden organizovaný autostop s tím, že je zřejmé, že čtenářka s existencí organizovaného autostopu obeznámena s vysokou pravděpodobností byla, tudíž nejspíš nevěřila v jeho úspěšnost.⁴¹⁸

414 Alena SMETANOVÁ, *Autostop s legitimací nebo bez ní?* Lidová demokracie, roč. 20 (1964), č. 66, výstřižek z archivu Zdeňka Thomy

415 Soběslav TRNKA, *Kapitola nejen pro rodiče*, Vlasta, roč. 19 (1965), č. 35, s. 13

416 *Banda podivínů dopadena*, Mladý svět, roč. 8 (1966), č. 50, s. 8

417 Tamtéž

418 *Čtenáři píší. Lidé mohou být různí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 14, s. 13

Z výše uvedeného vyplývá, že československé prostředí nenabízelo vhodné zakotvení pro další organizovanou akci a také to, jak moc pro něj znamenala svobodná forma fenoménu autostopu. Domnívám se, že celková neúspěšná akce pouze potvrzuje neschopnost tehdejšího systému a jeho organizací porozumět specifiku mladé generace a jejich vzájemné minutí. Neporozumění mezi stranou a mládeží je ostatně, jak už bylo naznačeno v kapitole *Mládež jako hlavní aktér autostopu*, pro 60. léta charakteristické a nezdar českého organizovaného autostopu jen dokládá, jak napjatý byl tento vztah. Autostop se vrátil do své „illegality“ a ačkoli jeho problémy přetrvávaly, další pokus o jeho svázání už se nekonal. Možná i z toho důvodu, že bylo zřejmé, že důvěra k něčemu organizovanému se jen zhoršovala.

10. Konec autostopu? Závěr šedesátých let

Po neúspěšném zavedení organizovaného autostopu pokračoval autostop ve svém původním nesvázaném duchu. Což znamenalo i přetrvávání problémů s ním spojených, které ani v době organizovaného autostopu ovšem nevymizely úplně, s tím, že přibýly další, resp. začaly se častěji objevovat, ačkoliv byly zaznamenány již dříve. Pro závěrečné období 60. let je charakteristické vnímání autostopu v médiích jako převážně negativního nebo nebezpečného jevu. Tato proměna může být dána tím, že počet lidí stopujících na silnici pravděpodobně vzrostl – např. v roce 1966 jsme se mohli dočíst: *„Za poslední tři roky se u nás autostop rozmohl do dosud nevídaných rozměrů. Proč také ne? Pro mladé to bylo rychlé, pohodové cestování, a co hlavního – bez jakýchkoli „vlastních nákladů“. Pěkně zadarmiko se mladý turista dostal, měl-li štěstí, kdy chtěl, kam chtěl.“*⁴¹⁹ Tím mohlo docházet k častějším nežádoucím kriminalizačním jevům, a tudíž k neoblíbě a varováním před autostopem.

Kromě již zmíněných problémů jako otázka odpovědnosti řidiče za osazenstvo vozidla a anonymita vedoucí ke kriminalitě se objevují zejména dva problematické okruhy – otázka morálnosti autostopu a též nebezpečí autostopu pro ženy.

Otázka morálnosti byla v médiích diskutována již dříve – je morální, aby stopařka (mladá žena) zastavovala řidiče (většinou muže)? V roce 1964 došlo do redakce Vlasty více takových dopisů, v nichž se ženy pohoršují nad mladými dívkami a nechápou jejich motivace k autostopu. Za autostopem vidí *„chut’ navazovat flirty.“*⁴²⁰ Mladým dívkám navíc často zastavovali již ženatí muži a ti pak údajně měli sklony být nevěrní.⁴²¹ Jedna z žen tak zvažovala koupi auta, ale protože se obávala nevěry manžela se stopařkami, nad koupí se rozmyslela.⁴²² Roku 1969 se na adresu žen stopařek volí dokonce vulgární slova – podle názoru jednoho čtenáře *„v devadesáti procentech jde o kurvy,“*⁴²³ protože ta, *„která stopuje osamělého muže, nemůže být slušná. Tím automaticky se pasuje na lehkou a opět dává kůži na trh. Auto nevlastním, ale kdybych je měl, ujišťuji vás, že bych nikdy žádné z těch kurev nezastavil.“*⁴²⁴ Tento výrok však nezůstal bez odpovědi a v následujících číslech byl odmítnut jako nevhodná generalizace.⁴²⁵

419 *Autostop bez papírování*, Rudé právo, roč. 47–48 (1967), č. 142, s. 2

420 *Čtenáři píší. Lidé mohou být různí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 14, s. 13

421 Tamtéž

422 *Zkalené štěstí*, Vlasta, roč. 18 (1964), č. 5, s. 13

423 Jiří LEŠETICKÝ, *Svoboda a paragraf 241*, Mladý svět, roč. 11 (1964), č. 3, s. 3

424 Tamtéž

425 Helena ŠALANDOVÁ, *Svoboda a paragraf 241*, Mladý svět, roč. 11, č. 6, s. 3

Toto vulgární hodnocení žen je vcelku paradoxní, vzhledem k tomu, že ženy se stávaly častými oběťmi sexuálního násilí, jež mnohdy končilo tragicky.

Autostop vnímaný jako nebezpečný byl tedy spojován často s autostopem žen. Stejně jako u otázky morálnosti se tento jev, kdy ženy měly s autostopem špatnou až tragickou zkušenost, objevoval již v první polovině 60. let, ale v té druhé výrazně dominuje. Na stránkách médií se objevovaly články popisující jednotlivý osud zavražděných stopařek. Ohlas vzbudil případ sedmnáctileté Blanky, která se v červnu vydala za kamarádkou, ale když ji nenašla na smluveném místě, přijala místo na cizím skútru, který ji měl odvézt zpátky domů. Řidič ji omráčil, znásilnil a pobodal dýkou. Ačkoliv byla převezena do nemocnice, nepřežila. Autor článku upozornil na to, že ačkoliv Blanka nepatřila mezi pravidelné stopařky, tento osud může postihnout jakoukoli ženu zastavující auta – „*mávají a mávají a možná, že některá z nich si právě mává na smrt*“.⁴²⁶

Čtenáři se pozastavují nad důvěřivostí mladých žen a považují mladou generaci za odvážnější a vyhledávající dobrodružství – „*Zhrozila jsem se vždy té spousty autostopařů u silnic a divila se té jejich důvěřivosti. Je sice pravda, že každý není vrah, většinou jsou to ochotní a slušní lidé, ale v každém případě je to velké riziko.*“⁴²⁷ Podobný osud jako Blanku postihl devatenáctiletou Olgu, která jela za svou sestrou. Byla též znásilněna a ubodána a na následky zemřela v nemocnici.⁴²⁸ I další tragické případy jako autohavárie mladého nezkušeného řidiče a spolujezdkyně stopařky, která zemřela na místě nebo případ odcizeného auta ujíždějícího před policejní hlídkou, v němž se shodou náhod ocitli též důvěřivý stopaři, dostatečně neodrazovaly množství lidí stojících na výpadovkách.⁴²⁹

Negativní postoj některých lidí k autostopu byl možná dán nejen nebezpečím, jež se s autostopem spojuje, ale též tím, že společnost možná prošla proměnou a stala se k určitým jevům intolerantní z různých jiných příčin, pro jejichž odhalení by bylo zapotřebí mít k dispozici větší množství rozličných pramenů. Lze ovšem vysledovat větší averzi vůči mladé generaci, zejména v anketách a dopisech zasílaných do redakcí novin.⁴³⁰ Stopaři jsou nyní ti „drzí“, dokonce „drzejší než kdy dřív“⁴³¹ a „dotěrní“ – „*Stojí na vozovce až by je člověk přejel.*“⁴³² A s tím se i více spojuje motiv autostopaře jako „žebráka“, který většinu

426 Dušan TOMÁŠEK, *Rekviem za Blanku*, Květy, roč. 17 (1967), č. 46, s. 7

427 *Autostop je riziko*, Květy, roč. 17 (1967), č. 50, s. 3

428 Věra PETROVÁ, *Prosím Vás. Mohl byste mě zavést?* Vlasta, roč. 21 (1967), č. 32, s. 3

429 Tamtéž

430 Miroslav ŠTEFFEK, *Autostopař*, Mladý svět, roč. 12 (1970), č. 47, s. 27 či Jiří LEŠETICKÝ, *Svoboda a paragraf 241*, Mladý svět, roč. 11 (1964), č. 3, s. 3 či *Autostop mladé pravdy. Anketa Autostopařská*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

431 *Ani za jízdy se tomu nevyhneme*, Rudé právo, roč. 47–48 (1967), č. 236, s. 6

432 *Autostop mladé pravdy. Anketa Autostopařská*, Naše pravda, roč. 25 (1969), č. 57, s. 3

peněz utratí za alkohol a zábavy a pak „žebřá“.⁴³³ Takovým osočením se mladí lidé brání a upozorňují na tak špatnou finanční situaci, že jinou možnost než autostop nemají.⁴³⁴

Negativní pohled některých lidí též pravděpodobně umocňovala nemožnost odstranění těchto problémů. Ke konci druhé poloviny 60. let byla organizace ČSM už v tak špatném stavu, že nejspíš nebylo možné zavést další organizovanou akci a pokusit se oficiálně autostop dostat pod dohled oficiálních struktur. Ostatně žádný nový návrh na organizovaný autostop se již nevyskytl. Objevil se pouze návrh jednoho ze čtenářů na pojištění autostopařů, jež by pomohlo odstranit problém vyplácení odškodného při případné autonehodě, který ale nebyl přijat ostatními čtenáři s nadšením.⁴³⁵ Kvůli narůstajícímu množství výše uvedených tragických událostí se ozývaly i návrhy „*Že by přece jen bylo nejlepší nejjezdit autostopem vůbec?*“⁴³⁶

Úvahy o úpadku autostopu se skutečně koncem 60. let začínají v médiích objevovat. Vedou k nim především zlevněné letenky, přibývající dálnice a nevšimavost některých řidičů, jež se báli brát stopaře kvůli obavám z případné havárie či kvůli odporu vůči nim způsobeným osobní nechutí.⁴³⁷

I přes tyto úvahy a jiné nežádoucí jevy, které se na závěr 60. let objevují, byl autostop stále oblíbeným způsobem dopravy mezi mladými lidmi, byť se začaly objevovat jevy, jež k jeho úpadku časem vedly (levnější a funkčnější veřejná doprava, rizikovost spojená s autostopem, výstavba dálnic atd.).⁴³⁸ Autostopu využil např. Jan Palach 21. srpna 1968, kdy na území Československa vstoupilo vojsko Varšavské smlouvy, aby se co nejrychleji dostal ze Všetat do Prahy.⁴³⁹

Co se týče upřednostňování čistého nebo užitého autostopu v závěru dekády, domnívám se, že nadále přetrvával čistý autostop jako ten spíše oblíbenější. Koneckonců i neúspěch organizovaného autostopu z minulých let mimo jiné dokládá velikou oblibu autostopu ve své nesvázané podstatě. I odborník na autostop v dokumentu *Móda zvaná*

433 Již v minulé kapitole, plus odkaz na Naše pravda? Miroslav ŠTEFFEK, *Autostopaři*, Mladý svět, roč. 12, č. 46, s. 27

434 *Dopisy v koši nekončí*, Mladý svět, roč. 12 (1970), č. 51, s. 27

435 *Dopisy v koši nekončí*, Mladý svět, roč. 12 (1970), č. 33, s. 27

436 Vlasta, č. 32, roč. 1967

437 *Táborový oheň*, Mladý svět, 1967, roč. 9, č. 40, s. 15 či *Ms ze světa*, *Komentuje Petr Kruhl*, Mladý svět, 1970, roč. 12, č. 4, s. 26

438 Joseph STROMBERG, *The forgotten art of hitchhiking – and why it disappeared* dostupné z <https://www.vox.com/2015/6/8/8737623/hitchhiking>, ke dni 4.7.2021 či Julian A. COMPAGNI PORTIS, *Thumbs down: America and the Decline of Hitchhiking*, Wesleyan University, dostupné z https://digitalcollections.wesleyan.edu/object/ir-478?solr_nav%5Bid%5D=f7b9cd02af63dd4008e4&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0, ke dni 4.7.2021

439 Petr BLAŽEK, *Jan Palach. Průvodce místy paměti na území městské části Praha 2*, Praha 2019 – kde o tom píše. <https://murad.praha2.cz/file/SSu1/Jan-Palach-komplet-WEB.pdf>

autostop z roku 1973 oblibu čistého autostopu potvrzuje a uvádí tento jev jako hlavní rozdíl mezi českým a zahraničním autostopem – „*U nás se cestuje především ven – do přírody, za rekreací a uvolněním. Kdežto speciálně na Západě je to ad jedna – finanční nutnost a ad dvě – každý tam jede nějak strašně za svým cílem a ne – jen tak.*“⁴⁴⁰

Autostop se pomalu přesunul z pozice něčeho „nového“ přes propagovanou akci a následné negativní činnosti do pozice tolerovaného a stále oblíbeného jevu i do další dekády a ani společenské a politické události v letech 1968–1969 na jeho vývoj neměly žádný vliv. Pozici autostopu a jeho kontinuitu dokládá definice z roku 1973, která zní: „*Autostop není vandráctví, Je to móda, která tu je a kterou nelze ani odsuzovat, ani na druhé straně nějak věhlasně propagovat. Bude tady stejně tak zítra, za rok nebo za pět let a vždycky bude mít takový určitý nádech dobrodružství, které jak známo je vyhledáváno právě mladými lidmi.*“⁴⁴¹

440 *Móda zvaná autostop* [Dokument] režie: Milan Maryška, ČR, 1973

441 Tamtéž.

11. Závěr

Autostop v 60. letech je rozsáhlý fenomén, velice oblíbený mezi mladou generací, a to zejména onen čistý, tedy ten, který je spíše životním stylem provozovaným pro pocit nesvázanosti, dobrodružství a svobody. Zároveň jsou aktéři autostopu hnáni i praktickými motivacemi (rychlost a způsob cestování). Takový autostop je tzv. užitý.

Není snadné zrekonstruovat počátky autostopu pro nedostatek pramenů. Obecně k jeho rozmachu došlo během dvou světových válek, kdy suploval nedostatečnou dopravní infrastrukturu. V 50. letech začal být využíván nejen z čistého pragmatismu, ale též jako způsob umožňující poznávání cizích zemí a provozování turismu.

Podmínky pro rozvoj autostopu plně nastolila 60. léta. V rámci nastolení nového kurzu roku 1956 vyznačujícím se odstoupením od praktik stalinismu a přeorientováním se na uspokojování životních potřeb obyvatel, stoupla životní úroveň obyvatelstva. Díky tomu si více lidí mohlo pořídit auto (byť to pro ně znamenalo jisté odříkání a šetření) a došlo k rozvoji motorismu. Ten umožnil vzestup počtu potenciálních řidičů. Zároveň ovšem nedošlo ke zlepšení životní úrovně natolik, aby byla zajištěna kvalitní dopravní infrastruktura, tedy lidé, kteří stopovali, mohli být motivováni těmito důvody. Nevyhovující životní úroveň se týkala zejména mladých lidí, studentů i pracujících, kteří měli problémy např. s pořízením bytu a finančním zázemím. Není zkrátka divu, že pro mnohé z nich se stal autostop levným způsobem cestování.

Autostop se stal příjemným vyplněním nově vzniklého volného času, protože umožňoval zároveň splnit největší přání mnohých mladých lidí, tedy cestovat. Pro mládež mohl být současně kompenzací svobody a formou úniku před dohledem starší generace, ať už v podobě nějaké organizace či rodičů. Ačkoli mohla mládež zvolit jinou formu cestování, nabízely se jim organizované zájezdy např. od cestovní kanceláře ČSM, většinou tuto možnost odmítala, protože jí nevyhovovala jistá svázanost programem a raději volila program volnější a vlastní.

Už na přelomu 50. a 60. let vzniká v médiích potřeba definovat a zařadit autostop. Zájem o autostop v médiích je jedním z dokladů o jeho vzrůstající oblibě. Na začátku 60. let je autostop vykreslován jako nový fenomén, jenž má své klady a zápory, stejně jako vyznavače i odpůrce. Během let 1962–1963 sílí kritika autostopu. Je vnímán jako riziková činnost, spojená s kriminalitou (krádeže, toulání zločinců, vojenských zběhů a dětí), odpovědností za stopaře a přílišnou volností mládeže. Snahou o odstranění nedostatků autostopu, ale rovněž i jeho žádoucí podchycení se stal organizovaný autostop.

Inspirací pro zavedení organizovaného autostopu v Československu se stalo Polsko, kde v této formě existoval už od roku 1958. V tomto období organizovaného autostopu (1964–1966) se v médiích objevují články, jež jsou jednoznačně prodchnuty dobovou ideologií, které se snaží ho propagovat. Mají podobu dobře míněných rad ve snaze nalákat mladé lidi na požadované trávení volného času. Organizovaný autostop se u nás nepovedlo zavést. Příčin je několik, jednou z nich byla nefunkčnost ČSM, špatná organizace akce, jak je patrné zejména na prvním ročníku této akce roku 1964.

Neschopnost ČSM adekvátně reagovat na požadavky autostopařů připomíná též neschopnost ČSM vyhovět stížnostem studentů na Strahově v druhé polovině 60. let. Rovněž už pouhá spojitost s ČSM mohla být pro mnohé mladé lidi odrazující, jak je vidět např. z jejich výpovědí v dokumentu *Největší přání I*. Neúspěch organizovaného autostopu rovněž vypovídá o náladách mezi mladými lidmi, pro které byl ve většině důležitý autostop v nesvázané, čisté podobě, který byl sám o sobě proti jakékoli organizovanosti. To svědčí o rozvinutých liberalizačních náladách a touze po svobodě mezi mladými lidmi.

Autostop měl být organizován, aby se předešlo některým nepříjemnostem a rizikům, ale nakonec se ukázalo, že není tím správným řešením. Z toho důvodu existoval od roku 1967 opět pouze v původní organizačně nesvázané podobě, nicméně čím dál častěji byl vykreslován v médiích nejen jako oblíbený, ale také jako nebezpečný fenomén. I přes snahu o očernění ovšem přežil i v dalších dekadách.

12. Seznam archivních pramenů, literatury a internetových zdrojů

12.1 Archivní prameny

- Národní archiv, fond Kancelář prvního tajemníka ÚV KSČ Antonína Novotného – I. část
- Archiv divadla Na Zábradlí
- Archiv Zdeňka Thomy

12.2 Periodika

- Československý voják (1965)
- Krásy domova (1960, 1961, 1962, 1964, 1966, 1968)
- Květy (1956, 1964, 1965, 1967, 1968)
- Kulturní tvorba (1963)
- Lidová demokracie (1948, 1955, 1962, 1963, 1964, 1965)
- Literární noviny (1963, 1964, 1965)
- Mladá fronta (1947, 1964, 1966)
- Mladá tvorba (1963)
- Mladý svět (1960–1970)
- MY 64 (1964)
- MY 65 (1965)
- MY 66 (1966)
- Naše pravda (1969)
- Naša Universita (1964)
- Obrana lidu (1964, 1965, 1969)
- Obránce vlasti (1965)
- Plamen (1960–1963)
- Pochodeň (1964)
- Pravda (1964)
- Práce (1954, 1956, 1961, 1964)
- Průkopník (1965)
- Rovnost (1964)
- Rudé právo (1960–1969)

- Svět motorů (1960–1963)
- Svět v obrazech (1963)
- Svobodné slovo (1964)
- Svobodné noviny (1946)
- Studentský časopis (1939–1940)
- Turista (1965)
- Večerní Praha (1964)
- Vlasta (1964, 1965, 1967)
- Za krásami domova (1960, 1961, 1965)
- ŽIVOT (1963)

12.3 Literatura

12.3.1 Dobová literatura a beletrie

- Ivan FOUSTKA – Waldemar MATUŠKA, *To všechno vodnes čas*, Olympia, Praha 1970
- Václav HAVEL, *Motomorfózy*, Galén, Praha 2011
- Václav HAVEL – Ivan VYSKOČIL, *Autostop*, Praha 1961
- Václav HRABĚ, *Prvně byl přijat na milost dzez, pak byl rehabilitován tramping*, Avalon, Praha 2005
- Milan KŇAŽKO – Jan ŠTRASSER, *Nosím v sobě mnohé jizvy*, XYZ, Praha 2012
- Milan KNÍŽÁK, *Dav se mýlí vždycky*, Nadace Universitas Masarykiana, Brno 2004
- Milan KUNDERA, *Směšné lásky*, Atlantis, Praha 2015
- Jack KEROUAC, *Na cestě*, Argo, Praha 2019, překlad Jiří Josek
- Ivo MOŽNÝ, *Dospělost bez dospívání*, Mladá fronta, Praha 1967

12.3.2 Odborná literatura a články

- Richard BARBROOK – Andy CAMERON, *The Californian ideology*, in: *Science as Culture*, 1966, dostupné z:
https://www.researchgate.net/publication/249004663_The_Californian_Ideology, ke dni 27.4.2021

- ROUBAL, Petr, *Krise urbanistické moderny v socialismu. Příklad plánování Prahy od šedesátých do osmdesátých let 20. století*, Soudobé dějiny, roč. 24 (2017), č. 3, 335–360
- Petr BEDNAŘÍK – Jan JIRÁK – Barbara KÖPPLOVÁ, *Dějiny českých médií. Od počátku do současnosti*, s. 291–325, Grada, Praha 2019
- Petr BLAŽEK – Filip POSPÍŠIL, *Vraťte nám vlasy. Máničky, vlasatci a hippies v komunistickém Československu*, Academia, Praha 2010
- Julian A. COMPAGNI PORTIS, *Thumbs down: America and the Decline of Hitchhiking*, Wesleyan University, dostupné z https://digitalcollections.wesleyan.edu/object/ir-478?solr_nav%5Bid%5D=f7b9cd02af63dd4008e4&solr_nav%5Bpage%5D=0&solr_nav%5Boffset%5D=0, ke dni 4.7.2021
- Russell DUNCAN, *The Summer of love and protest. Transatlantic Counterculture in the 1960s*, In: *The Transatlantic Sixties: Europe and the United States in the Counterculture Decade*, edited by Grzegorz Kosciuszko et al., Transcript Verlag, Bielefeld 2013, s. 144–173, dostupné z JSTOR www.jstor.org/stable/j.ctv1wxt2b.9, ke dni 27.4.2020
- Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Mezi pionýrským šátkem a mopedem. Děti, mládež a socialismus v českých zemích 1948–1970*, Academia, Praha 2018
- Martin FRANC – Jiří KNAPÍK a kol., *Průvodce kulturním děním a životním stylem v českých zemích 1948–1967., I. díl, [A–O]*, Academia, Praha 2011
- Martin FRANC – Jiří KNAPÍK, *Volný čas v českých zemích 1957–1967*, Academia, Praha 2013
- Přemysl HOUDA – Jan RATAJ a kol., *Československo v proměnách komunistického režimu*, Oeconomica, Praha 2010
- Pavel MUCKE – Lenka KRÁTKÁ, *Turistická odysea. Krajinou soudobých dějin cestování a cestovního ruchu v Československu v letech 1945 až 1989*, Karolinum, Praha 2018
- Michal POLÁK, *Politika ulice. Studentské manifestace v šedesátých letech v Praze a rozpad vysokoškolských struktur ČSM*, Soudobé dějiny, roč. 26 (2019), č. 2–3
- Jaroslav PAŽOUT, „Chceme studovat! Chceme světlo!“. *Demonstrace studentů z vysokoškolských kolejí v Praze na Strahově 31. října 1967*, Paměť a dějiny, roč. 1 (2008), č. 1, s. 4–13

- Ladislav RAJTMAN, Slovník cizích slov, SPN, Praha 1966
- Mario RINVOLUCRI, *Hitch-Hiking*, 1974, dostupné z: https://hitchwiki.org/en/Hitch-Hiking_by_Mario_Rinvoluceri, ke dni 28.4.2021
- Petr ROUBAL, *Krize urbanistické moderny v socialismu. Případ plánování Prahy od šedesátých do osmdesátých let 20. století*, Soudobé dějiny, roč. 24 (2017), č. 3, s. 335–360
- Theodor ROSZAK, *Zrod kontrakultury. Úvahy o technokratické společnosti a mládeži v opozici*, Malvern, Praha 2016
- Jack REID, *Roadside Americans: The rise and fall of hitchhiking in changing nation*, University of North Carolina Press, Chapel Hill 2020
- John SCHLEBECKER, *An Informal History of Hitchhiking*, The Historian, Vol. 20, 1958, dostupné z: <https://www.jstor.org/stable/24436384> ke dni 28.4.2021
- Joseph STROMBERG, *The forgotten art of hitchhiking – and why it disappeared* dostupné z <https://www.vox.com/2015/6/8/8737623/hitchhiking>, ke dni 4.7.2021
- Szymon ZYLINSKI, *Autostop in Poland. Hitchhiking against oppressive system and yearning to freedom behind iron curtain*. Olsztyn 2016, dostupné z https://www.academia.edu/31843269/Zylinski_Autostop_Hitchhiking_in_Poland, ke dni 28.4.2021

12.4 Filmové a televizní prameny

- *Největší přání I.*, [Dokument] režie: Jan Špáta, ČR, 1964
- *Revolution* [Dokument], režie: Jack O'Connell, USA, 1968, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=d-UOMpRYPAM>, ke dni 27.4.2021
- *Starci na chmelu* [Film], režie: Ladislav Rychman, ČR, 1964
- *Černý Petr* [Film], režie: Miloš Forman, ČR, 1963
- *Proč?* [Dokument], režie: Evald Schorm – Jan Špáta, ČR, 1964
- *České studentské revolty, 60. léta* [Dokument], režie: Olga Sommerová, ČR, 2016
- *Československý filmový týdeník*, č.21, 1964
- *TVŠ, Ach, ta láska nebeská* [Pořad ČT], režie: Eva Hallerová, ČR, 1968
- *The Hippie Temptation* [Dokument], režie: Warren Wallence, USA, 1967, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=d-UOMpRYPAM>, ke dni 4.2.2020
- *L'auto-stop pour voyager en France*, Archive INA, 1964, dostupné z <https://www.youtube.com/watch?v=6RWnAi3onnQ>, ke dni 4.2.2021

12.5 Internetové zdroje

- https://hitchwiki.org/pl/index.php?title=Polska&mobileaction=toggle_view_desktop

13. Obrazová příloha

13.1 Seznam obrazové přílohy

- 1) Autostopařské průkazy (polské, ruské, české), různá období (z archivu Zdeňka Thomy)
- 2) Autostopařský průkaz z roku 1965 (zadní a přední strana) a kupóny (z archivu Zdeňka Thomy)
- 3) Autostopařský průkaz Zdeňka Thomy z roku 1964, otevřený (z archivu Zdeňka Thomy)
- 4) Průkaz kontrolní komise autostopu, zavřený (z archivu Zdeňka Thomy)
- 5) Průkaz kontrolní komise autostopu, otevřený (z archivu Zdeňka Thomy)
- 6) Autostopařské řady, zleva: z roku 1965, 1964, 1966 (z archivu Zdeňka Thomy)
- 7) Propagační leták na turistické volnočasové aktivity (z archivu Zdeňka Thomy)
- 8) Odznak autostopu, který dostávali řidiči, jež se zúčastnili soutěže organizovaného autostopu (z archivu Zdeňka Thomy)
- 9) Slečny s autostopařskou průkazkou z roku 1964 mávající na auta (z archivu Zdeňka Thomy)
- 10) Milan Čejka zastavuje auta s cedulí cílové destinace (z archivu rodiny Čejkových)
- 11) Několik mladých lidí na výpadovce zastavují auta (z archivu Zdeňka Thomy)
- 12) Natáčení televizního filmu o autostopu, 1964 (z archivu Zdeňka Thomy)
- 13) Fotografie autosotpařské kabelky, 1964 (z archivu Zdeňka Thomy)
- 14) Autostopařská mapa z roku 1965 (z archivu Zdeňka Thomy)
- 15) Ukázka z výstřížkového sešitu Stopu zdar! (z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 1.



Autostopařské průkazy (polské, ruské, české), různá období (z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 2.



Autostopařský průkaz z roku 1965 (zadní a přední strana) a kupóny (z archivu Zdeňka Thomy)

Vyplň hůlkovým písmem!

Jméno: Zdeněk

Příjmení: THOMA

Den, měsíc, rok narození: 2. září 1938

Adresa: Praha 5 - Smíchov
Čestovského 2


ZO ČSM:

OT TJ ČSTV:

Čís. obč. průkazu:

Držitel průkazu je pojištěn proti úrazu ve smyslu smlouvy sjednané mezi Státní pojišťovnou a ÚV ČSM a ÚV ČSTV od 22. 3. 1964 do 31. 10. 1964.

Podací razítko pošty

 **ÚSTŘEDNÍ KOMISE autostopu**
Cena 40 Kčs
(průkaz s kupóny na 3.000 km)

POVINNOSTI AUTOSTOPÁŘE

1. Seznam se s řádem autostopu, s předpisy silničního provozu a tyto dodržuj!
2. Zastavení vozidel si v žádném případě nevynucuj. Autostop je akce dobrovolná a záleží tedy na dobré vůli řidiče.
3. Přijdeš-li na silnici poslední, nech ostatní kamarády odjet a počkej, až budeš na řadě.
4. Průkaz autostopu i kupóny jsou nepřenosné.
5. Neuposlechneš-li příkazů orgánů VB, kontrolních orgánů autostopu i příkazů řidičů, budeš bez náhrady z autostopu vyloučen.
6. Na vyzvání orgánu VB nebo kontrolního orgánu autostopu předlož ihned tento průkaz spolu s občanským průkazem.
7. Tento průkaz opravňuje ke slevám a výhodám v zařízeních ČSTV, po případě jiných složek v rozsahu jako na turistickou známku.

Autostopařský průkaz Zdeňka Thomy z roku 1964, otevřený (z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 4.



Průkaz kontrolní komise autostopu, zavřený (z archivu Zdeňka Thomy)



Průkaz kontrolní komise autostopu, otevřený (z archivu Zdeňka Thomy)



Autostopařské řády, zleva: z roku 1965, 1964, 1966 (z archivu Zdeňka Thomy)



Propagační leták na turistické volnočasové aktivity (z archivu Zdeňka Thomy)

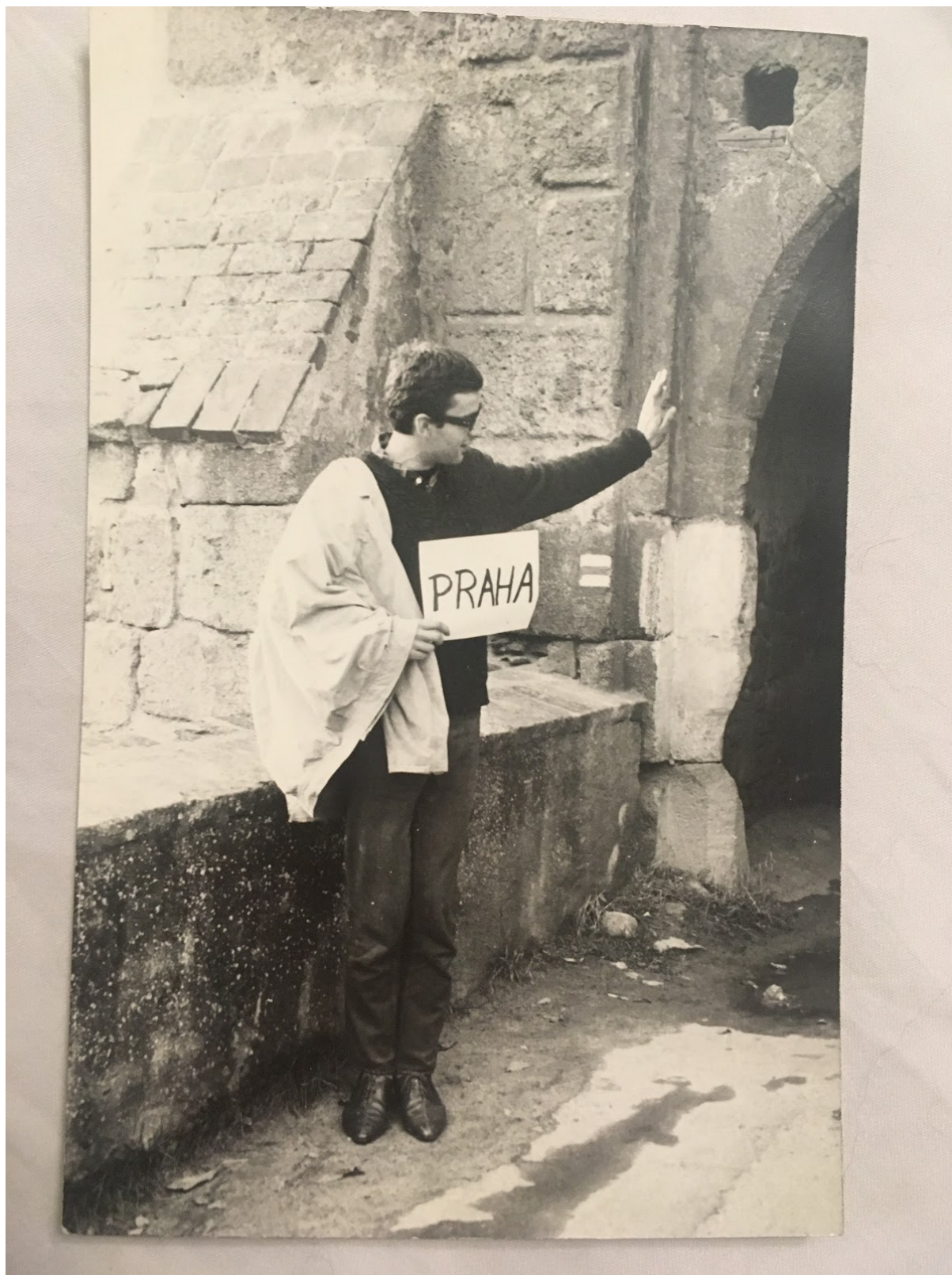


Odznak autostopu, který dostávali řidiči, jež se zúčastnili soutěže organizovaného autostopu
(z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 9.



Slečny s autostopařskou průkazkou z roku 1964 mávající na auta (z archivu Zdeňka Thomy)



Milan Čejka zastavuje auta s cedulí cílové destinace (z archivu rodiny Čejkových)

Příloha 11.



Několik mladých lidí na výpadovce zastavují auta (z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 12.

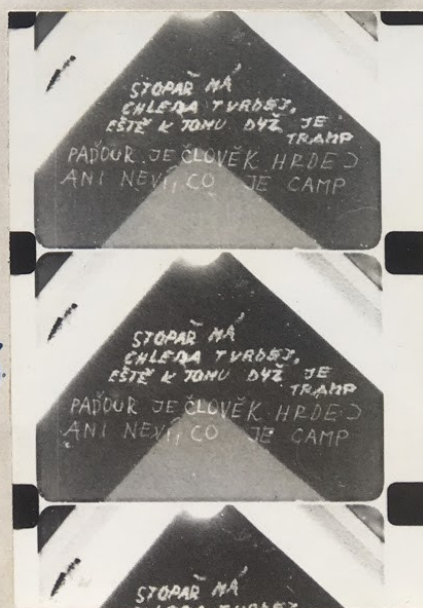


Natáčení televizního filmu o autostopu, 1964 (z archivu Zdeňka Thomy)



Návrh stopařské kabelky,
kterou začalo vyrábět
v r. 1964 pražské domáctví

Stopařský
nápis za
zábranní 2. n/
km za Veselím/L.
směrem na Dvůr
1. 10. 1964



Fotografie autosotpařské kabelky, 1964 (z archivu Zdeňka Thomy)

Příloha 14.



Autostopařská mapa z roku 1965 (z archivu Zdeňka Thomy)



Ukázka z výstřížkového sešitu Stopu zdar! (z archivu Zdeňka Thomy)